B 17

UNIVERSITY OF TORONTO
LIBRARY

WILLIAM H. DONNER
COLLECTION

purchased from
a gift by

THE DONNER CANADIAN
FOUNDATION

Jnv. Čs 8054

ÖSTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben

vom

K. K. ÖSTERR. HANDELS-MUSEUM

IN WIEN.

SIEBENUNDZWANZIGSTER JAHRGANG.

1901.

YII-8054

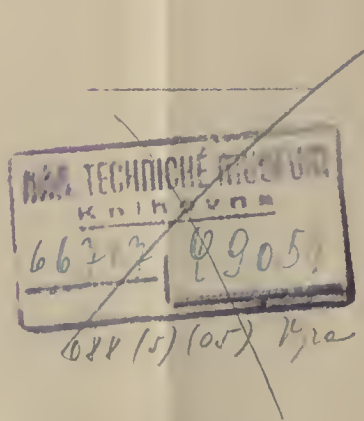
WIEN 1901.

VERLAG DES K. K. ÖSTERR. HANDELS-MUSEUMS.

CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE
VORMALS
CH. REISSER & M. WERTHNER.

HF
13
04
Jg27

LIBRARY
FEB 27 1967
UNIVERSITY OF TORONTO


TECHNICHÉ
Knihovna
2905

INDEX.

Seite

A.

Abgrenzung Westafrikas 83
Ackerbauverhältnisse in Südrussland 52
Aden, Handel 34
Afrika, Bahnbau 115
Afrikanische Schutzgebiete, Eisenbahnen 31
Afrikanischer Urwald, Forschungen 12
Afrikas Theilung 73
Alaska 132
Antillen, Verkauf 12
Arbeiter, Japanische 107
Argentiniens Landwirthschaft und Bergbau 108
Argentinische Saladeroindustrie 36
Asien, Handelsverhältnisse 86, 97
Astrachans wirthschaftliche Lage 98
Ausfuhr von Tien-Tsin 119
Ausland, Chinesisches Edict 106
Autobiographie eines orientalischen Fürsten 37

B.

Bagdad 91
„ Geldwesen, Maasse und Gewichte 21
„ Wirthschaftliche Lage 134
Bahnbau in Afrika 115
„ „ Kleinasien 72
Bahnlinie Hankow-Peking 101
Bahn, Koreanische 144
„ Sibirische 35, 43
Basrah, Währungsverhältnisse 59
Baumwollpflanzungen in Westafrika 84
Belgien und der Congo-Freistaat 59
Bergbau in Argentinien 108
Besitzungen in Westafrika, Abgrenzungen 83
Bevölkerung der Vereinigten Staaten 144
Brasilianische Eisenbahnen 82
Britisch-Indiens Handel 106
„ Indien, Wirthschaftliche Verhältnisse 6
„ Ostindiens Handel 127

C.

Ceylons Handel 48
China, Handel 122
„ Münzreform 131
Chinas Kohlenfelder 131
Chinesen im Auslande 106
Chinesisches Schlussprotokoll 123
Chronik . . 10, 22, 32, 45, 56, 70, 80, 93, 103, 117, 128, 141
Commercielle Lage in Bagdad 91
Congo-Freistaat, Belgien 59
Congogebiet, Französisches 108
„ Portugiesisches 44
Culturelle Lage der Don'schen Kosaken 26

D.

Dänische Antillen, Verkauf 12
Deutsche Schutzgebiete 30
Deutschlands Schutzgebiete, Eisenbahnen 31
Don'sche Kosaken 26
Dschibuti—Harrar—Addis—Abeba, Eisenbahn 79

E.

Edict über die Chinesen im Auslande 106
Egyptens wirthschaftliche Lage 100
Einwanderer auf den Philippinen 35
Eisenbahn Dschibuti—Harrar—Addis—Abeba 79
„ in Yünnan 102
Eisenbahnen, Brasilianische 82
„ in den afrikanischen Schutzgebieten 31
England und Russland in Persien 121
Entwicklung der deutschen Schutzgebiete 30

F.

Flechtindustrie, Japanische 68
Förderung der landwirthschaftlichen Lage Egyptens 100
Forschungen im afrikanischen Urwalde 12
Forschungsreise Sven Hedin's 36
Frage, Marokkanische 61
Französische Besitzungen in Westafrika 83
„ Eisenbahn 102

G.

Gaza 124
Geldwesen, Maasse und Gewichte im Vilayet Bagdad . . . 21
Gesellschaft zur Förderung der landwirthschaftlichen Lage Egyptens 100

H.

Handel Britisch-Indiens 106
„ „ Ostindiens 127
„ Ceylons 48
„ der Philippinen 13
„ mit China 122
„ von Aden 34
„ „ Haiti 95
„ „ Hankow 125
„ „ Lourenço Marques 140
„ „ Siam 14
„ „ Thibet 109
Handelslage in Japan 74
Handelsverhältnisse im südöstlichen Asien 86, 97
„ Ostasiens 49
Hankow, Handel 125
Hankow—Peking 101
Harz liefernder Baum, Indischer 96
Herkunft des Wechsels 8
Hongkong, Neues Territorium 110

I.

Indien, Volkszählung 48
Industrie in Shanghai 48
Industrielles aus Japan 112
Irrigationen und Nil 90

J.

Japan 111
„ Handelslage 74
„ -Europa über die sibirische Bahn 35
„ und Russland in Korea 83
Japanische Arbeiter 107
„ Flechtindustrie 68
Japanisches Kamphergeschäft 143

Seite

K.

Kamphergeschäft, Japanisches . . . 143
Kiautschou . . . 20
Kleinasien, Bahnbau . . . 72
Kohlenfelder Chinas . . . 131
Korea . . . 83
Koreanische Bahn . . . 144
Kosaken, Don'sche . . . 26

L.

Lage Astrachans . . . 98
„ Egyptens . . . 100
„ im Sudan . . . 72, 105
„ in Alaska . . . 132
„ „ Bagdad . . . 91, 134
„ „ Ostasien . . . 133
Landwirthschaft in Argentinien . . . 108
„ Thessaliens . . . 131
Literatur . . . 36, 132, 144
Lourenço Marques, Handel . . . 140

M.

Maasse und Gewichte im Vilayet Bagdad . . . 21
Maass- und Gewichtsverhältnisse in Basrah . . . 59
Macao . . . 1
Madagascar . . . 60
Marokkanische Frage . . . 61
Mesopotamien . . . 63
Mombassa und Nairobi . . . 87
Münzreform in China . . . 131

N.

Nairobi und Mombassa . . . 87
Nilreservoirs . . . 130
Nil und die Irrigationen . . . 90

O.

Oesterreichisch-ungarisches Settlement in Tien-Tsin . . . 24
Orientalischer Fürst, Autobiographie . . . 37
Ostasiens Handelsverhältnisse . . . 49
Ostasien, Verkehrswege . . . 41
„ Wirthschaftliche Lage . . . 133

P.

Peking—Hankow . . . 101
Perlenfischerei . . . 84
Persien, Russland und England . . . 121
„ Zollwesen . . . 60
Persischer Golf . . . 84
Pflanzenfett liefernder Baum, Indischer . . . 96
Philippinnen, Einwanderer . . . 35
„ Handel . . . 13
Portugiesisches Congogebiet . . . 44

R.

Reform des Zollwesens in Persien . . . 60
Russland und England in Persien . . . 121
„ „ Japan in Korea . . . 83

S.

Saladeroindustrie, Argentinische . . . 36
Schiffsverkehr von Tschifu . . . 83
Schlüssel zu Südafrika . . . 25

Seite

Schlussprotokoll, Chinesisches . . . 123
Schutzgebiete, Deutsche . . . 30
„ Deutschlands, Afrikanische . . . 31
Schwierigkeiten einer Münzreform in China . . . 131
Settlement in Tien-Tsin . . . 24
Shanghai, Industrie . . . 48
Siam, Handel . . . 14
Sibirien . . . 83
Sibirische Bahn . . . 35, 43
Spanische Besitzungen in Westafrika . . . 83
Südafrika, Schlüssel . . . 25
Sudan . . . 72
Sudans wirthschaftliche Lage . . . 105
Südchinesische Vertragshäfen . . . 136
Südrussland, Wirthschaftsverhältnisse . . . 52
Sven Hedin's Forschungsreise . . . 36

T.

Territorium von Hongkong . . . 110
Theilung Afrikas . . . 73
Thessaliens Landwirthschaft . . . 131
Thibet, Handel . . . 109
Tien-Tsin, Settlement . . . 24
Tien-Tsins Ausfuhr . . . 119
Tschifu, Schiffsverkehr . . . 83

U.

Urwald, Afrikanischer, Forschungen . . . 12

V.

Vereinigte Staaten, Bevölkerung . . . 144
Verhältnisse im französischen Congogebiet . . . 108
Verkauf der dänischen Antillen . . . 12
Verkehrsverhältnisse Asiens . . . 86, 97
Verkehrswege in Ostasien . . . 41
Vertragshäfen, Südchinesische . . . 136
Vilayet Bagdad, Geldwesen, Maasse und Gewichte . . . 21
Volkszählung in Indien . . . 48

W.

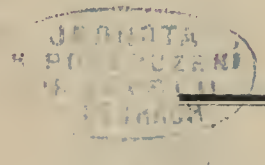
Währungsverhältnisse in Basrah . . . 59
Wechsel, Herkunft . . . 8
Weisse Einwanderer auf den Philippinen . . . 35
Westafrika, Baumwollpflanzungen . . . 84
Westafrikas Abgrenzung . . . 83
Wirkungen der sibirischen Eisenbahn . . . 43
Wirthschaftliche Lage Astrachans . . . 98
„ „ der Don'schen Kosaken . . . 26
„ „ im Sudan . . . 105
„ „ in Bagdad . . . 134
„ „ „ Ostasien . . . 133
„ Verhältnisse Britisch-Indiens . . . 6
„ „ im Congogebiete . . . 108
Wirthschaftliches aus Madagascar . . . 60
„ „ Sibirien . . . 83
Wirthschaftsverhältnisse in Südrussland . . . 52
Wladiwostok . . . 77

Y.

Yünnan . . . 102

Z.

Zollwesen in Persien . . . 60



OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXVII. Jahrgang. WIEN, JÄNNER 1901. Nr. 1 Beilage.

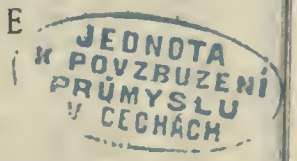
Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:
Ganzjährig K. 10·—, M. 10·—, Frs. 12·50 ohne Postversendung.
„ K. 11·20, M. 11·20, Frs. 14·— mit „

Insertionsbedingungen:
Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite K. 10·—.

KAISERL. KÖNIGL. PRIVILEGIRTE



TEPPICH- UND MÖBELSTOFF-FABRIKEN

VON

PHILIPP HAAS & SÖHNE

WIEN

WAARENHAUS: I., STOCK-IM-EISENPLATZ 6.

FILIALEN:

VI., MARIAHILFERSTRASSE 75 (MARIAHILFERHOF); IV., WIEDENER HAUPTSTRASSE 13
III., HAUPTSTRASSE 41

EMPFEHLEN IHR GROSSES LAGER IN

MÖBELSTOFFEN, TEPPICHEN, TISCH-, BETT- UND FLANELLDECKEN, LAUFTEPPICHEN IN WOLLE, BAST UND JUTE, WEISSEN VORHÄNGEN UND PAPIERTAPETEN

SOWIE DAS GROSSE LAGER VON

ORIENTALISCHEN TEPPICHEN UND SPECIALITÄTEN.

NIEDERLAGEN:

BUDAPEST, GISELAPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). PRAG, GRABEN (EIGENES WAARENHAUS). GRAZ, HERRENGASSE. LEMBERG, ULICY JAGIELLONSKIEJ. LINZ, FRANZ JOSEF-PLATZ. BRÜNN, GROSSER PLATZ. BUKAREST, NOUL PALAT DACIA-ROMANIA MAILAND DOMPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). NEAPEL, PIAZZA S. FERDINANDO. GENUA, VIA ROMA. ROM, VIA DEL CORSO.

FABRIKEN:

WIEN, VI., STUMPERGASSE. EBERGASSING, NIEDER-OESTERREICH. MITTERNDORF, NIEDER-OESTERREICH. HLINSKO, BOEHMEN. BRADFORD, ENGLAND. LISSONE, ITALIEN. ARANYOS-MAROTH, UNGARN.

FÜR DEN VERKAUF IM PREISE HERABGESETZTER WAAREN IST EINE EIGENE ABTHEILUNG IM WAARENHAUSE EINGERICHTET.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Giltig ab 1. October 1900.

FAHRPLAN.

Giltig ab 1. October 1900.

(Auflage vom 15. December 1900.)

S. Z. 4/a I. II. III.	S. Z. 4 I. II. III.	P. Z. 14 I. II. III.	S. Z. 4/c Schif I. Cl.	P. Z. 8 I. II. III.	P. Z. 12 I. II. III.	S. Z. 2/b I. II.	S. Z. 2 I. II. III.	P. Z. 10 I. II. III.	S. Z. 6 I. II. III.			P. Z. 13 I. II. III.	S. Z. 3 I. II. III.	S. Z. 3/a I. II. III.	P. Z. 7 I. II. III.	P. Z. 9 I. II. III.	S. Z. 3/c I. Cl.	S. Z. 5 I. II. III.	S. Z. 1/b I. II.	S. Z. 1 I. II. III.	P. Z. 11 I. II. III.
7 45	8 15	8 45	11 25	1 00	4 30	7 00	8 25	8 40	9 45	ab	**Wien** (Südbahnhof) .	an	7 45	8 50	9 45	7 07	4 00	6 00	8 20	6 45	9 15	1 15
e8 15	.	9 23	.	1 36	5 08	.	e8 56	9 36	.	an	**Baden**	↑	7 06	.	9 14	Ueber	3 25	.	.	.	.	12 37
8 37	8 59	10 07	12 17	2 07	5 37	7 51	9 24	10 21	10 36	⋙	**Wiener-Neustadt**	⋙	6 20	7 58	8 52	Pottend.	2 56	5 07	7 28	5 55	8 24	12 03
10 13	10 38	12 28	1 51	4 22	7 52	9 30	11 09	12 58	12 10	⋙	**Semmering** . .	⋙	4 29	6 46	7 31	3 22	10 1	.	6 13	4 41	7 08	10 19
10 36	10 59	12 53	2 12	4 54	8 21	9 51	11 30	1 29	12 31		**Mürzzuschlag** .		3 52	6 20	7 00	2 31	12 13	3 27	5 47	4 12	6 37	9 42
11 07	12 54	.	.	6 06	.	.	.	.	.		**Neuberg** . . .		2 56	.	6 16	.	11 17	.	.	.	5 30	.
11 19	.	2 13	.	6 09	9 31	.	.	2 59	.		**Kapfenberg** . .		2 17	.	5 57	12 50	10 21	.	.	.	.	8 33
1 43	.	.	.	8 36	.	.	.	.	.		**Au-Seewiesen** .		.	.	4 05	.	.	.	.	.	.	6 00
11 26	11 43	2 20	2 59	6 20	9 38	10 39	12 18	3 08	1 15		**Bruck a. d. M.** .		2 10	5 23	5 50	12 56	10 07	2 37	4 51	3 14	5 34	8 26
11 45	.	3 43	3 20	8 19	10 51	12 18	.	4 15	.		**Leoben**		1 37	.	5 20	11 19	9 11	2 10	.	.	4 47	6 19
2 35	.	8 03	.	.	.	.	.	9 50	.		**Eisenerz** . . .		10 25	.	10 25	5 28	5 58	.	.	.	.	.
2 16	.	5 56	.	.	1 41	.	.	7 03	.		**Selzthal** . . .		10 30	.	2 31	8 35	.	.	.	.	2 21	2 21
.	.	.	.	.	8 20	.	.	5 35	.		**Wörgl**		.	.	.	10 38	.	.	.	.	7 46	7 46
.	.	.	.	.	9 31	.	.	7 35	.		**Innsbruck** . .		.	.	.	8 58	.	.	.	.	6 33	6 33
4 27	.	10 27	7 26	.	6 37	.	.	11 20	.		**Villach**		5 58	.	12 20	4 51	.	9 58	.		9 04	.
11 05	.	.	1 20	.	.	.	.	10 25	.		**Venedig** . . .		.	.	4 45	5 12	.	3 16	.	.	2 10	.
	12 45	3 57		8 18	11 00	11 39	1 20	5 04	2 13		**Graz**		12 30	4 20		10 03	8 05		3 49	2 06	4 31	7 00
	1 50	6 29		10 28		.	.	6 58	.		**Spielfeld** . . .		10 13	3 20		8 16	6 01		.	.	.	
	4 32	7 54		.		.	.	8 13	.		**Purkla** (Gleichenb.)		.	11 11		5 17	4 48		.	.	.	
	6 30	.		.		.	.	10 17	.		**Luttenberg** .		.	8 40		3 10	.		.	.	.	
	2 14	7 04		11 12		12 53	2 36	7 41	3 23		**Marburg** (Hptbhf.)		9 40	2 56		7 40	5 27		2 30	12 49	3 10	
	6 45	11 32		.		.	6 17	10 8	6 17		**Klagenfurt** . .		5 45	10 09		2 15	.		11 48	7 35	11 48	
	8 15	10 1		.		.	7 12	2 37	7 12		**Villach**		.	8 35		12 45	.		10 56	5 43	10 56	
	10 1	7 38		.		.	10 49	7 13	10 49		**Toblach** . . .		.	.		7 15	.		7 43	1 00	7 43	
	6 00	12 03		.		.	1 45	11 15	1 45		**Bozen-Gries** .		.	.		12 45	.		4 19	8 10	4 19	
	7 45	1 53		.		.	3 10	.	3 10		**Meran** . . .		.	.		8 15	.		3 00	6 40	3 00	
	7 44	1 33		.		.	3 19	.	3 16		**Trient**		.	.		10 58	.		2 56	7 21	2 56	
	8 29	2 16		.		.	4 03	.	4 03		**Mori**		.	.		9 57	.		2 21	6 41	2 21	
	9 50	3 29		.		.	5 09	.	5 09		**Arco**		.	.		8 13	.		1 07	.	1 07	
	10 08	3 46		.		.	5 26	.	5 26		**Riva**		.	.		7 56	.		12 50	.	12 50	
	10 23	4 20		.		.	.	.			**Verona**		.	.		6 35	.			5 00	.	
	2 39	7 41		12 09		.	3 05	8 23			**Pragerhof** . . .		8 50	2 29		6 53	4 32				2 38	
	3 13	8 38		.		.	3 49	9 39			**Pettau**		7 27	1 45		5 43	.				1 56	
	3 44	9 06		1 40		2 09	4 12	10 03			**Cilli**		7 31	1 29		5 21	2 50			11 31	1 33	
	4 16	9 40		2 24		2 39	4 42	10 12			**Steinbrück** . .		6 55	12 57		4 40	2 35			11 01	1 08	
	7 48	.		.		.	7 24	4 20			**Agram**		.	7 50		12 54	9 40			.	9 10	
	5 33	11 15		4 31		3 50	5 53	12 43			**Laibach**		5 22	11 29		2 50	12 15			9 52	11 51	
	7 26			7 23		5 41	7 43	3 23			**St. Peter** . . .			9 52		12 40	9 14			8 18	10 15	
	9 37			9 17		.	9 17	.			Abbazia-Mattuglie			8 08		.	5 31			5 31	8 23	
	11 10			1 00		.	1 00	9 40			**Pola**			5 20		.	2 00			2 30	6 15	
	8 34			9 42		6 42	8 57	4 51			**Nabresina** . . .			8 32		10 51	7 15			7 05	8 50	
	9 47			11 18		11 18	10 08	6 34			**Görz**			7 05		9 25	5 24			5 24	6 57	
	8 57			6 16		6 16	2 10	11 05			**Venedig** . . .			10 25		4 45	10 35			10 35	2 10	
	2 30			.		.	5 59	2 05			**Bologna** . . .			6 30		2 05	4 50			4 50	10 35	
	6 03			.		.	10 45	6 34			**Florenz** . . .			3 00		9 00	10 50			10 50	6 10	
	11 25			.		.	6 40	1 10			**Rom**			9 30		2 30	9 40			9 10	11 10	
	7 00			.		.	10 45	11 30			**Neapel**			11 05		5 15	11 05			11 05	6 00	
	2 25		6 10	.		.	7 35	6 15			**Mailand** . . .			1 05		11 25	.	10 50		.	7 35	
	6 52		9 15	.		.	11 55	10 10		⋙	**Genua**	⋙		8 15		6 40	.	7 00		.	3 03	
	12 47		2 22	.		.	10 18	6 37		⋙	**Nizza**	⋙		12 20		10 20	.	11 18		.	3 25	
	9 00			10 25		7 10	9 40	5 35		an	**Triest**	ab		8 00		9 55	6 00			6 35	8 15	
				6 50	7 40	10 50	11 30	1 40	5 30	ab	**Wien** (Südbahnhof)	an	8 54	9 50	1 40	5 07	5 35	11 50	9 35		
				9 21	10 43	12 52	2 57	4 29	8 00	an	**Sopron** (Oedenburg)	↑	5 58	7 23	10 57	1 15	3 30	7 45	6 23		
										⋙	**Szombathely**										
				10 55	12 37	2 07		6 44	9 34		(Steinamanger) .		4 00	5 52	9 01		2 19	6 10	4 40		
				1 35	3 42	4 08		10 05			**Nagy-Kanizsa** .		12 45		6 05		12 20		2 05		
				8 45	9 19	8 45					**Zágráb** (Agram)		7 39				7 07		.		
				4 44	7 18	6 50				↓	**Barcs**	⋙	9 15				8 45		11 05		
				10 00	12 0					an	**Pakrácz** . . .	ab	2 50						6 00		

Die **Nachtzeiten** von 6 00 Abds. bis 5 59 Früh sind durch **Unterstreichen** der Minutenziffern bezeichnet.

Die links von den Stationsnamen stehenden Zeitangaben sind von oben nach unten, die rechts stehenden von unten nach oben zu lesen.

Expresszug Wien-Nizza via Leoben, Villach, Pontebba bis 29. April täglich. Anschluss von St. Petersburg und Warschau in Wien jeden Dienstag.

Verkehrt vom 1. Februar 1901.

Expresszug Nizza-Wien via Pontebba-Villach-Leoben täglich bis 30. April. Anschluss nach St. Petersburg-Warschau in Wien jeden Donnerstag.

Verkehrt vom 1. Februar 1901.

Speisewagen: Wien-Leoben-Nizza bei den Expresszügen Nr. 4/c und 3/c.

Schlafwagen (I. Classe): Ostende-Wien-Triest und Wien-Venedig (Wien ab 8 25, Wien an 9 15), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala (Wien ab 9 45, Wien an 8 20).

Directe Wagen (I., II. Classe): Wien-Leoben-Venedig-Mailand, Klagenfurt und Villach, und Wien-Pontafel (auch III. Classe) (Wien ab 7 45, Wien an 9 45), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala (Wien ab 9 45, Wien an 8 20), Wien-Abbazia, Fiume und Pola (Wien ab 8 15, 8 25, Wien an 8 50, 9 15), Wien-Görz-Cormons (Wien ab 8 15, Wien an 8 50), Wien-Cormons-Venedig (Wien ab 8 25, Wien an 9 15), Wien-Sopron-Pécs-Essegg (Wien ab 6 50, 7 40, Wien an 8 53, 9 35), Wien-Sopron-Zákány-Agram (Wien ab 10 50, Wien an 5 35).

Fahrpläne sämmtlicher Linien im Taschenformat sind bei den Bahnhof-Cassen, jene für die Wiener Localstrecken auch in den Tabak-Trafiken käuflich zu haben.

Jänner 1901. Nr. 1.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

JEDNOTA K POVZDUŽENÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K. = 10 Mark.

INHALT: Macao. — Die wirthschaftlichen Verhältnisse Britisch-Indiens 1899/1900. — Die Herkunft des Wechsels. — Chronik. — Miscellen: Der Verkauf der dänischen Antillen. — Forschungen im afrikanischen Urwalde.

MACAO.

(Nach einem Berichte des k. und k. Consulates *Hongkong*.)

Die portugiesische Colonie Macao liegt westlich von der Mündung des Canton- oder Perlstromes unter dem 22° 11′ 30″ nördl. Breite und dem 113° 32′ 50″ Längengrade v. Gr.; sie umfasst die Halbinsel Macao sowie die südlich davor gelagerten kleinen Inseln Toiko-Ketan, Macarira, Aponi und Montanha (Nong-Kom). Die Halbinsel Macao ist lediglich durch einen schmalen, sandigen Isthmus, die sogenannte „Barriere de Porta Cerco", mit der viel grösseren Halbinsel Heong-Schan verbunden. Diese Halbinsel wird westlich von der bereits erwähnten Mündung des Canton oder Perlstromes sowie östlich von der des Sikiang, des sogenannten Westflusses, begrenzt. Die unmittelbare Nachbarschaft dieser beiden wichtigen Wasserläufe Südchinas macht die Lage Macaos zu einer sehr günstigen. Der Perlstrom vermittelt den Zugang zu Canton, dem grössten Handelsemporium Südchinas, der Sissiang die natürliche Verbindung mit den südwestlichen Provinzen Kwangsi, Kweitschou und Yünan. Macao ist von Canton ca. 140 *km*, von der britischen Colonie Hongkong ca. 75 *km* entfernt.

Das tropische Klima Macaos wird durch einen äusserst milden Winter ohne Eis und Schnee, durch eine Regenzeit im Frühjahre, sowie durch einen von Ende Mai bis Mitte October andauernden Sommer mit öfters sehr hohen Wärmegraden gekennzeichnet. Die Herbstmonate October, November, bisweilen auch der December sind trocken und kühl. In Folge der Nähe der Meeresküste weht auch während der heissesten Zeit eine erfrischende Brise. Diese klimatischen Vorzüge sowie der herrliche, mit feinem Sande bedeckte Meeresstrand Macaos haben es schon längst zu einem Erholungsorte der fremden Bevölkerung Hongkongs während der Sommermonate gemacht. In Folge des gesunden Klimas haben die bisweilen von der chinesischen Bevölkerung eingeschleppten Krankheiten, wie Fieber, Blattern und Beulenpest, bisher in Macao noch nie so verheerend gewirkt wie in anderen Häfen Chinas.

Die Halbinsel Macao lenkte in Folge ihrer günstigen Lage bereits frühzeitig die Aufmerksamkeit der Portugiesen auf sich, welche daselbst bereits im Jahre 1667 eine Niederlassung gründeten. Sie betrieben bereits damals einen blühenden Handel mit Canton sowie den übrigen Küstenplätzen Südchinas. Die Erlaubniss zur Niederlassung in Macao soll ihnen von der chinesischen Regierung als Belohnung für ihre gegen den berüchtigten Piratenhäuptling Chang-Si-Lao geleistete militärische Hilfe gewährt worden sein. Gleichwohl beanspruchte China die Oberhoheit über Macao. Zum Zeichen ihrer Anerkennung musste die Colonie jährlich eine Summe von 500 Taels Tribut an die chinesische Regierung entrichten. Als die fremde Niederlassung bald zu blühendem Wohlstande gelangt war, versuchte die chinesische Beamtenschaft, hieraus Nutzen zu ziehen. Sie legte der portugiesischen Bevölkerung wiederholt drückende Steuern auf. Auch drangen mehrmals bewaffnete chinesische Banden in die Stadt ein und verursachten daselbst mannigfachen Schaden. Zu den chinesischen Feinden in unmittelbarer Nähe gesellten sich zeitweilig auch äussere, so insbesondere die Holländer, welche den Portugiesen ihre commerciellen Erfolge in Macao missgönnten und ihnen diesen Stützpunkt zu entreissen suchten. Im Jahre 1622 unternahmen die Holländer einen Angriff auf die Colonie, welcher von den Portugiesen ebenso tapfer zurückgewiesen wurde wie auch jener spätere Anschlag, welchen Grossbritannien noch zu Beginn des XIX. Jahrhunderts angeblich zur Sicherung vor französischen Plänen gegen Macao versuchte. Nicht selten von dem Mutterlande verlassen und auf ihre eigenen Kräfte angewiesen, verstanden die Macaenser ihre Niederlassung mit Erfolg gegen alle Feinde zu vertheidigen. Im Jahre 1848 verweigerten sie schliesslich auch die weitere Zahlung des jährlichen Tributes von 500 Taels an die chinesische Regierung.

Zu jener Zeit hatte Macao seine höchste Blüthe erreicht. Für Seide, Thee, Opium, Tabak und viele andere Artikel war es der wichtigste Stapelplatz Südchinas, durch welchen fast der gesammte Aussenhandel dieser Territorien vermittelt wurde. Doch war aus verschiedenen Gründen allmälig eine Erschlaffung der Macaenser eingetreten: theils in Folge des zunehmenden Wohlstandes, theils in Folge der unaufhörlichen blutigen und unblutigen Kämpfe mit den Chinesen, nicht minder in Folge der immer nachhaltigeren Vermischung der portugiesischen Bevölkerung mit den nach Macao eingewanderten Chinesen. Mittlerweile hatte aber China die nicht minder günstige, im Osten der Mündung des Cantonflusses liegende Insel Hongkong an Grossbritannien abgetreten. Unter dem Einflusse der zielbewussten Energie, mit welcher England an die Ausgestaltung seiner neuen Colonie ging, und in Folge der in Hongkong geltenden völligen Freiheit der Handelsbewegung, wurde dieses bald ein gefährlicher Rivale des älteren Macao. Viele der bisher in Macao ansässigen Firmen wurden durch die grösseren Begünstigungen und Erleichterungen angelockt, welche sie in Hongkong erfuhren, und übersiedelten nach dieser britischen Colonie. Vergebens suchte die portugiesische Regierung, den drohenden Verfall Macaos aufzuhalten, indem sie es gleichfalls zum Freihafen erklärte. Schon Mitte der Sechzigerjahre stand die Superiorität Hongkongs als Handelsplatz über Macao ausser Frage, und das Letztere war für den Absatz seiner Producte sowie für den Bezug fremdländischer Waaren immer mehr auf Hongkong angewiesen.

Diese für Macao ungünstige Entwicklung nahm auch seither ungestört ihren Fortgang. Umsonst erwartete man von der 1898 erfolgten Eröffnung aller Binnen-

wasserstrassen Chinas, darunter auch des bei Macao in das Meer einmündenden Sikiang oder Westflusses, eine Wiederbelebung des Handels dieser portugiesischen Colonie. Wenn auch der directe Handel mit den fremden Staaten fast vollständig erloschen ist, so besitzt Macao dennoch in Folge seiner Lage an wichtigen Binnenwasserstrassen noch immer eine grosse Bedeutung.

Die gesammte Flächenausdehnung der portugiesischen Besitzung Macao (inclusive der dazu gehörigen Inseln) beläuft sich auf 11·75 km^2 mit einer Gesammtbevölkerung von 76.527 Einwohnern. Hievon entfallen 74.568 Seelen auf Chinesen, 3696 auf Portugiesen und andere Fremde. Die Halbinsel selbst hat einen Flächeninhalt von 3·33 km^2 mit einer Gesammtbevölkerung von 67.039 Einwohnern. Die portugiesische Bevölkerung ist bereits stark mit chinesischen Elementen vermischt; diese halbblütige Bevölkerung heisst in Ostasien Halfcasts oder Eurasier. Viele Familien solcher Mischlinge wanderten nach Hongkong sowie den benachbarten chinesischen Vertragshäfen aus, woselbst die Männer in Folge ihres Fleisses und ihrer Kenntniss der chinesischen Sprache zumeist als kleine Beamte in Banken, Geschäftshäusern etc. sehr gesucht sind. Angehörige anderer fremder Nationen sind in Macao nur in geringer Zahl ansässig. Es sind dies bloss einige englische Angestellte der bei Macao befindlichen Cementfabriken und Beamte der kaiserlich chinesischen Seezölle (unter welchen sich auch ein österreichischer Staatsangehöriger befindet), mehrere Indier und Parsi, welche Detailgeschäfte betreiben etc. Die chinesische Bevölkerung Macaos gehört dem südchinesischen Zweige an; sie zeichnet sich durch Fleiss, Handelsgeist, lebhaftes Wesen und Intelligenz aus. Macao ist auch der Wohnort vieler reicher Chinesen. Sie werden theils durch das gute Klima angelockt, theils durch die geringe Behelligung, welche sie daselbst im Gegensatz zu der in ihrem Vaterlande üblichen Praxis seitens der Behörden erfahren. Diese Leute besitzen in Macao reich eingerichtete Wohnhäuser.

Bis in die Mitte des XIX. Jahrhunderts war die Verwaltung von Macao vielfach mit jener von Goa in Ostindien vereinigt. Später wurde Macao sammt Timor in administrativer Beziehung von Goa getrennt, und vor wenigen Jahren erhielt auch die Insel Timor im malayischen Archipel ihre eigene Verwaltung. Gleichwohl entsenden Macao und Timor auch noch gegenwärtig einen gemeinsamen Vertreter in die portugiesische Deputirtenkammer. An der Spitze der staatlichen Verwaltung steht der vom König ernannte Gouverneur, welcher von einem consultativen Rathe sowie von dem Colonialsecretär unterstützt wird. Dem consultativen Rathe gehören der römisch-katholische Bischof von Macao an, der oberste Richter, der Militärcommandant und der bereits erwähnte Colonialsecretär. Dieser Rath ist in Abwesenheit des Gouverneurs auch mit der Ausübung der Regierungsgewalt in der Colonie betraut. Für die Besorgung aller die chinesische Bevölkerung betreffenden Geschäfte besteht eine sogenannte Procuratur der chinesischen Angelegenheiten. Besondere Abtheilungen der Colonialverwaltung bilden die Departements für Finanzen, für öffentliche Arbeiten, für die Sanitätsangelegenheiten, die Postverwaltung, das Hafencapitanat und die Seepolizei etc. Behufs Besorgung der communalen Angelegenheiten zerfällt das Gebiet von Macao in zwei Gemeindebezirke, in jenen der Stadt Macao sowie in jenen der Gemeinden Taipa und Coloame sowie der übrigen zum portugiesischen Besitze gehörigen Inseln.

Die gesammte Budgetgebahrung umfasste im Jahre 1899 1,323.086 mexik. Dollars (1 $ = 2 K. 42 H.), wovon 689.654 $ auf die Einnahmen, 633.432 $ auf die Ausgaben zu rechnen sind. Die Einnahmen zerfallen in die directen, in die indirecten und sonstigen Steuern. Unter ersteren nehmen die Abgaben der öffentlichen Lotterieunternehmungen im Betrage von 160.000 $ jährlich die erste Stelle ein. Die grosse Rentabilität dieser Lotterieunternehmungen ist hauptsächlich auf die beispiellose und geradezu unersättliche Spiellust sowohl der chinesischen als auch der portugiesischen Bewohner Macaos zurückzuführen. Die Unternehmungen befinden sich theils in den Händen chinesischer, theils in jenen portugiesischer Consortien. Die wichtigsten Lotterien sind die von „Santa Casa di Misericordia", „Val-Seng", „Pacapio". Der Vertrieb erfolgt nicht allein in Macao, sondern auch in Hongkong und den chinesischen Vertragshäfen; freilich wird er in den letztgenannten Städten durch Municipalitätsvorschriften möglichst eingeschränkt. Ausser diesen Lotterien ist in Macao auch noch das Fantanspiel von Bedeutung. Es ist eine Art von Rouge et Noir, wobei jedoch auf die Zahlen 1—4 gesetzt wird und der Gewinner den vierfachen Betrag seines Einsatzes abzüglich einer Commission für den Bankier erhält. Das Spiel darf lediglich in concessionirten öffentlichen Spielhäusern ausgeübt werden, welche insgesammt der Regierung eine jährliche Abgabe von 150.000 $ entrichten.

Mit einem nicht viel geringeren Betrage, d. i. mit 130.000 $ ist auch die Präparirung des Opiums in Macao besteuert. Die Einkommensteuer belief sich im abgelaufenen Jahre auf 34.000 $, die sogenannte Industriesteuer, d. i. die Abgabe von allen gewerblichen und industriellen Betrieben, auf 27.300 $, die Abgaben für die Schlachtung von Schweinefleisch auf 23.100 $ u. s. w.

Aehnlich sind auch andere wichtige Betriebe, wie der Verkauf von Salz, die Austernfischerei, die sonstige Fischerei an den Küsten der Colonie und der Verkauf von Petroleum monopolisirt. Diese Monopole werden von der Regierung in gewissen Zeiträumen an den Meistbietenden verpachtet, und die Pachtsummen werden als Erträge der „indirecten Steuern" im Budget angeführt. Sie beliefen sich im Vorjahre auf ca. 30.000 mexik. Dollars. Diese Art der Besteuerung ist wohl wenig geeignet, den wirthschaftlichen Wohlstand der Bevölkerung, beziehungsweise Handel und Gewerbe der Colonie zu fördern.

Frei von den Bedrückungen der Mandarinen, haben die Gewerbe der fleissigen südchinesischen Bevölkerung in Macao ein vortheilhaftes Asyl gefunden, woselbst sie frühzeitig zu hoher Blüthe gelangten. Die günstigen Wasserverbindungen Macaos mit dem chinesischen Inlande sowie mit Hongkong und dem Auslande sichern seinen Gewerben nicht nur reiche Zufuhr der Rohmaterialien, sondern auch leichteren Export und Absatz der hieraus verfertigten Ganzfabricate. Die dichte Bevölkerung Südchinas schafft ein starkes Angebot billiger Arbeitskräfte. Zu den wichtigsten Gewerben gehören jene der Herstellung der Lebensmittel und des täglichen Bedarfes. Von einiger Bedeutung sind noch die Erzeugung von Fächern aus Palmblättern, die Herstellung von Feuerwerkskörpern (sogenannten Crackers), von Matten, die Präparirung von Tabak, Spinnen und Weben von Seide, Pressen von Erdnussöl, Herstellung von Erdnuss-Oelkuchen (zur Viehfütterung), Seilereien, Bau von Dschunken und Seefahrzeugen etc. Dank der Unternehmungslust einzelner reicher Chinesen haben sich einzelne dieser gewerblichen Betriebe zu Fabriksindustrien entwickelt, so insbesondere die Seidenspinnereien, von welchen Macao mehrere grössere Fabriksetablissements beherbergt. Die bedeutendste Seidenspinnerei beschäftigt gegen zweihundert zumeist weibliche Arbeitskräfte und producirte im Jahre 1899 gegen 40.000 *kg* gehaspelter Seide. In Folge der ausschliesslich chinesischen Leitung ist der Betrieb dieser Spinnereien ein sehr unordentlicher; auch sind ihre maschinellen Anlagen sehr schlecht in Stand gehalten. Nichtsdestoweniger liefern sie Spinnereien qualitativ sehr zufriedenstellende Erzeugnisse, welche guten Absatz finden.

Eine sehr interessante Industrie Macaos, welche auch dem Budget der Colonie grosse Einnahmen verschafft,

bildet die Präparirung des indischen Opiums. Dieses wird aus Britisch-Ostindien in grossen runden Klumpen, welche in Matten verpackt werden, nach Macao gebracht und daselbst in eigenen grossen Betrieben auf flachen Pfannen unter Einwirkung starken Holzkohlenfeuers zu einem dünnen, leichtflüssigen Brei gekocht. Diesem Brei werden mittelst Siebung durch feine Bambusnetze alle unreinen Bestandtheile entnommen. Das raffinirte Opium wird in Thontiegeln abgezogen und kommt in dieser Verpackung als Primaqualität in den Handel. Die auf den vorerwähnten Sieben zurückgebliebenen Rückstände werden neuerdings gekocht; ihr Abguss bildet eine mindere Qualität des Opiums. Das in Macao präparirte Opium wird in ganz China am meisten geschätzt und in den oben erwähnten Thontiegeln auch vielfach nach Australien, Amerika und den übrigen Ländern, wo Chinesen leben, exportirt. Der Preis des Primaopiums stieg im Jahre 1899 von ca. 28 K. auf ca. 32 K. per *kg*.

Verhältnissmässig jüngeren Ursprunges ist die Mattenindustrie, welche fabriksmässig bis vor Kurzem nur in Canton betrieben wurde. Vor drei Jahren wurde von einem reichen Chinesen aus Hongkong die erste Mattenfabrik in Macao errichtet. Sie ergab so gute Resultate, dass bald weitere Mattenfabriken gegründet wurden und auch gegenwärtig mehrere in Entstehung begriffen sind. Das Rohmaterial, eine Art Binsen, wird aus den umliegenden Bezirken beschafft, nachdem es daselbst schon entsprechend zugeschnitten, gereinigt etc. worden ist. In Macao wird das Material mittelst Anilinfarben gefärbt unter Bevorzugung der rothen, blauen, grünen Farbe. Die Herstellung der Matten selbst erfolgt auf äusserst primitiven Webstühlen mit Handbetrieb, welche zumeist von Knaben oder auch Mädchen bedient werden. Ein Arbeiter besorgt den Einschuss mittelst eines Bambusstabes, in welchen das Schilfrohr eingekerbt wird. Auf einem Gerüste oberhalb des Webstuhles sitzt der zweite Arbeiter, welcher die aus Bastfaden bestehende Kette manipulirt. Die primitive Einrichtung, nicht minder der unvollkommene Betrieb dieser Webstühle erklärt es, dass per Webstuhl bei einer täglichen Arbeitszeit von durchschnittlich 12 Stunden nicht mehr als 3 Yards (ca. 2 *m* 74 *cm*) Matten in einer Breite von 1 Yard oder 93 *cm* erzeugt werden,

Die Lebensfähigkeit der Mattenindustrie trotz der geringen Leistungsfähigkeit des Arbeitsprocesses wird lediglich durch die billigen Arbeitslöhne ermöglicht; sie betragen für die bei den Webstühlen verwendeten zumeist im Alter von 6—10 Jahren stehenden Knaben 14—20 Cents, dass sind 15—22 kr. Für Mädchen wird ein noch geringerer Arbeitslohn bezahlt. Die Gesammtproduction der Mattenindustrie Macaos wird für das Jahr 1899 auf ca. 4000 Rollen zu 12—16 Yards geschätzt. Ein grosser Theil dieser Production ging nach dem Auslande, insbesondere nach Amerika.

Von Europäern wurde vor wenigen Jahrzehnten die Cementindustrie nach Macao gebracht, und zwar errichtete eine englische Actiengesellschaft auf dem nur durch eine schmale Landzunge mit Macao verbundenen „Green-Island" ein Cementwerk, nach welchem auch die Actiengesellschaft den Namen „Green-Island Cement Company" erhielt. Die Production des Cements erfolgt daselbst ähnlich wie in den Cementwerken Hongkongs aus den kalkhältigen Muscheln, welche von den Eingeborenen gesammelt und der Fabrik abgeliefert werden. Obwohl der auf diese Art gewonnene Cement den besseren Marken Europas qualitativ weit nachsteht, beherrscht er dennoch in Folge seiner Billigkeit den grössten Theil des ostasiatischen Marktes.

Der Handel Macaos zerfällt in den Eigenhandel von Macao selbst und in den Transitohandel, welchen diese Stadt über Lappa und die übrigen chinesischen Zollstationen mit den benachbarten Gebieten unterhält. Da Macao Freihafen ist, so geben die von den königl. portugiesischen Behörden nur sehr unregelmässig veröffentlichten Daten nur wenig oder gar keinen Aufschluss über seinen Handelsverkehr. Zudem wird nur der geringste Theil dieses Handels durch directe, zwischen Macao und den benachbarten Handelsplätzen verkehrende Dampfer vermittelt. Die Hauptmasse des Handelsverkehres bedient sich der billigeren chinesischen Fahrzeuge, der Dschunken, welche gleichfalls wieder der Controle der chinesischen Seezollverwaltung von Lappa unterliegen. Infolgedessen sind lediglich die Angaben dieser letzteren geeignet, ein richtiges Bild von dem Handelsverkehre Macaos zu geben. Nach den jüngsten statistischen Berichten dieser Seezollverwaltung erreichte der Handelsverkehr Lappas beziehungsweise Macaos im Jahre 1899 einen Gesammtwerth von 13·26 Millionen Haikwan-Taels oder circa 70·66 Millionen Kronen (1 Haikwan-Tael = 3 K. 67 H.). Mit dieser Ziffer übertraf er nicht nur das Ergebniss des Vorjahres (12·03 Millionen Haikwan-Taels), sondern auch jenes des Jahres 1897, des günstigsten aller Vorjahre (13·14 Millionen Haikwan-Taels). Es ergibt sich somit, dass der Handelsverkehr Lappas auch während des abgelaufenen Jahres einen namhaften Aufschwung erfahren hat. Im Jahre 1899 betrug der Import fremdländischer Waaren 3·855, jener der chinesischen Waaren 3·92, der gesammte Export 6·17 Millionen Haikwan-Taels, somit der gesammte Handelsverkehr 13·945 Haikwan-Taels.

In der Einfuhr Macaos nimmt Opium mit 1·353 Millonen Haikwan-Taels die erste Stelle ein. Es kommt aus Britisch-Indien, wird in Macao ausgekocht und in raffinirtem Zustande nach den verschiedenen Provinzen Chinas wieder ausgeführt. An Werth zunächst stehen Baumwollwaaren mit 937.000 Haikwan-Taels, welche in der Bekleidung der chinesischen Bevölkerung die Hauptrolle spielen. Die englische Industrie hatte, wie in allen Theilen Chinas, auch in Macao während der letzten Jahre gegen den erfolgreichen Wettbewerb der Japaner und Deutschen schwer anzukämpfen, während Grossbritannien noch vor kurzem das einzige Land war, das Baumwollfabricate nach China exportirte.

Deutsche Provenienzen haben auch an der Einfuhr von Wollwaaren (73.000 Haikwan-Taels) grossen Antheil; freilich wird wegen des tropischen Klimas in Südchina weniger von diesen Waaren verbraucht als in den mittleren und nördlicheren Gegenden des Landes.

In der Einfuhr von Metallwaaren nimmt Alteisen (20.200 Haikwan-Taels) die erste Stelle ein; es wird fast aus allen Ländern nach China verfrachtet und dort von den Eingeborenen selbst zur Herstellung ihres primitiven Hausrathes, sowie ihrer Wirthschafts- und Ackerbaugeräthe verarbeitet. Dieser Umstand, sowie die Rückständigkeit des chinesischen Ackerbaues bringen es mit sich, dass in China derzeit noch keine theueren fremdländischen Wirthschafts- und Ackerbaugeräthe Absatz finden. Wesentlich günstiger stehen die Aussichten für Eisennägel (7170 Haikwan-Taels), Draht (5408 Haikwan-Taels), Stahl, welche auch in Südchina in zunehmenden Quantitäten begehrt werden.

Unter den Sundries erreicht der Import von Reis, welcher zumeist aus Siam stammt, die höchste Werthziffer (301.200 Haikwan-Taels). An zweiter Stelle steht Baumwolle, die aus Ostindien, Japan und anderen Theilen China's über Hongkong (217.360 Haikwan-Taels) anlangt und in den hausindustriellen Spinnereien und Webereien der Eingeborenen verarbeitet wird. Petroleum (129.200 Haikwan-Taels) wird bereits in den entlegensten Dörfern als Beleuchtungsmittel verwendet. Es wird gegenwärtig zumeist in sogenannten Tank- oder Reservoirdampfern nach Hongkong gebracht, woselbst es in grossen Tanks aufgestapelt und nach Bedarf in tragbare, würfelförmige Blechkisten abgefüllt wird. In diesen Blechkisten gelangt es in das Innere Chinas. Dort sind die leeren Blechkisten als Aufbewahrungsbehälter für Flüssigkeiten, Samen etc. sehr begehrt.

JEDNOTA K POVZBUZENÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

Anilinfarben (fast ausschliesslich deutscher Provenienz) (15.276 Haikwan-Taels) haben in den Färbereien der Chinesen in Folge ihrer Billigkeit die bisher verwendeten Erdfarben vielfach verdrängt.

Trotzdem die Einfuhr der fremdländischen Waaren nach Macao in Folge der Zunahme des Bedarfes der eingeborenen Bevölkerung in raschem Wachsthume begriffen ist, wird sie an Werth doch noch von jener der in China selbst producirten Artikel übertroffen. Die dem Werthe nach wichtigsten chinesischen Einfuhrartikel Macaos sind überwiegend Lebensmittel und Genussgegenstände der eingeborenen Bevölkerung. Dazu gehören: getrocknete und gesalzene Fische aus den einzelnen sehr fischreichen Meerestheilen des südlichen und mittleren China (1·52 Millionen Haikwan-Taels), Erdnussöl (793.000 Haikwan-Taels) zur Bereitung der Speisen (vielfach auch als Beleuchtungsmittel) verwendet, Fungus (Schwämme), Vermicelli (aus Teig geformte und getrocknete Nudeln), Cuttlefisch (Tintenfisch), Lily Flowers, weisser und brauner Zucker (86.400 Haikuan-Taels) aus Südchina (Swatow), Bohnen und Erbsen, Prawns (Art Shrimps), Cocosnüsse, getrocknete Austern, getrocknete Parsimmons (paradeisartige Früchte), Samshu (Reisschnaps), Soja (Fischsauce), rothe Datteln, Schweine etc. In diesen und anderen einheimischen Einfuhrartikeln kommt die gesammte, an Bedürfnissen nicht geringe Lebenshaltung der Südchinesen zum Ausdrucke.

Neben diesen Lebensmitteln sind unter den chinesischen Einfuhrartikeln vor Allem Medicinen aus dem Pflanzenreiche zu nennen, von welchen Südchina in Folge seines tropischen Klimas viele besitzt. Fertige alte und neue Kleider (125.300 Hk.-Taels) kommen aus den benachbarten chinesischen Städten und werden von der ärmsten Bevölkerung in grossen Mengen gekauft. Hanf (66.000 Hk.-Taels) ist ein wichtiges Product Südchinas, welches an Güte dem berühmten Manilahanf nicht viel nachsteht. Rattanspäne (34.300 Hk.-Taels) zur Verfertigung der bekannten Rattanmöbel, Rohbaumwolle (2560 Hk.-Taels), Wachs, Matten sind Bedarfsartikel der in Macao selbst etablirten Gewerbe und Industrien. Der Import von Waffen hat gerade in den letzten Jahren einen grösseren Umfang angenommen; sie wurden mit Umgehung von Hongkong, wo bereits seit Längerem eine Controle dieses Handelszweiges besteht, über Macao nach China geliefert, und zwar hauptsächlich ältere, aus den europäischen Armeen ausgemusterte Gewehre, Revolver, Bajonnette etc., vielfach aber auch ganz neue Modelle von Handfeuer-, Hieb- und Stichwaffen sowie auch Geschütze. Man schätzt den Werth dieser Waffeneinfuhr während der letzten Jahre auf mehrere hunderttausend mexikanische Dollars. Vielfach wurden Waffen auch über die chinesische Grenze geschmuggelt und an die dort befindlichen, zahlreichen Banden von Aufständischen, Räubern und Piraten verkauft. Seit dem Ausbruche des Boxeraufstandes im Norden wurde nunmehr auch seitens der Colonialregierung von Macao die Ausfuhr von Waffen nach China strengstens verboten werden; sie ist höchstens noch auf dem Wege des Schmuggels möglich.

Weitaus bedeutender als der Import entwickelte sich in den letzten Jahren der Export Macaos. Seine stete Steigerung zeigt die ungeheuere Lebenskraft, welche ungeachtet aller ungünstigen inneren und äusseren Verhältnisse des chinesischen Reiches seiner Bevölkerung und Volkswirthschaft innewohnt. Die Ausfuhrproducte Macaos stimmen bei der Gleichheit der klimatischen Verhältnisse fast gänzlich mit jenen der übrigen südchinesischen Vertragshäfen überein, nur dass in Macao noch eine Reihe von Erzeugnissen der gewerblichen und industriellen Thätigkeit der ansässigen Bevölkerung hinzukommt.

Nach den Berichten der kaiserlich chinesischen Seezollverwaltung waren die wichtigsten Artikel der Waarenausfuhr im Jahre 1899: Seidenwaaren (Rohseide, wilde und weisse; Seidenstoffe; Cocons, ganze; zusammen 1,363.700 Hk.-Taels), Matten (662.600 Hk.-Taels), schwarzer Thee (543.900 Hk.-Taels), Tabak in Blättern und präparirt (646.500 Hk.-Taels), brauner Zucker (355.300 Hk.-Taels), Palmfächer, decorirt und undecorirt (179.000 Hk.-Taels), Bambusspäne (132.800 Hk.-Taels), Holz, Cassiaöl etc. Seide behauptet zwar gegenwärtig den ersten Platz unter den Ausfuhrerzeugnissen der portugiesischen Colonie; doch lässt die Production sowohl in qualitativer, als auch in quantitativer Beziehung in der Nähe Macaos wie fast in allen Theilen Chinas schon längst ziemlich viel zu wünschen übrig. Geringe Sorgfalt seitens der eingeborenen Producenten und ihr Bestreben, nur möglichst grosse Mengen Cocons zu ernten, jeglicher Mangel staatlicher Obsorge etc. haben auch in den über Macao exportirenden Gebieten die Seidencultur stark geschädigt, was zum Vortheile der Concurrenz, insbesondere der viel sorgsamer arbeitenden japanischen Seidencultur ausschlug. Die in Macao hergestellten Matten erreichen in Folge des eifrigen Bemühens der eingeborenen Erzeuger an Güte bereits die besten Cantonmatten, die anerkannt hervorragendsten Erzeugnisse dieser Art in China. Grosse Mengen dieser Matten werden daher in alljährlich steigendem Maasse nach Hongkong, Europa sowie Amerika exportirt.

Der über Macao exportirte Thee kann zwar an Qualität mit jenem Hankows, Kiukiangs und Futschus nicht in Wettbewerb treten; gleichwohl ist er bei der chinesischen Bevölkerung der benachbarten Provinzen sehr beliebt und ist auch ein gangbarer Ausfuhrartikel. Dasselbe gilt hinsichtlich des Tabaks, welcher in den südlichen Provinzen Chinas gebaut und in Macao präparirt wird. In jüngster Zeit nahm in Folge der verringerten Tabakproduction auf Cuba und den Philippinen der Export chinesischen Tabakes nach Europa zu.

Rohrzucker ist eines der wichtigsten Bodenproducte Südchinas. Er wird theils in rohem Zustande von den Chinesen consumirt, theils auch in den Raffinerien Hongkongs und Swatows verarbeitet. Wiewohl die Erzeugnisse dieser südchinesischen Raffinerien im Allgemeinen noch den diesbezüglichen Bedarf decken, zeigt sich dennoch in zunehmendem Maasse Nachfrage nach besserem, europäischem Zucker. Daher ist einige Aussicht für die Anbahnung eines Exportes von österreichischem Zucker nach Südchina vorhanden.

Fächer aus Palmblättern, decorirt und undecorirt, sind ein wichtiger Zweig der gewerblichen Thätigkeit der chinesischen Bevölkerung Macaos und seiner Umgebung; sie bilden einen wichtigen Exportartikel. Bambusspäne dienen zur Herstellung der auch in Europa schon sehr bekannten Bambusmöbel, Flechtarbeiten etc.; Bambusspäne sind in Folge dessen schon längst ein namhafter Exportartikel Macaos geworden. Den Export von Cassia und vegetabilischen und ätherischen Oelen theilt Macao mit Canton; die überwiegende Menge dieser Waaren geht gleichfalls nach Europa und Amerika.

Wiewohl ein directer Handelsverkehr Oesterreich-Ungarns mit Macao derzeit nicht existirt, so kommen doch zahlreiche österreichische Artikel über Hongkong dahin, ebenso wie auch andere auf demselben Wege aus Macao in die Monarchie gelangen. Von solchen Importartikeln seien erwähnt: Eisennägel, Emailgeschirr, Stahl, Quecksilber, Llamabraids, Lampen, Nadeln, Parfümerien, Seife, Gablouzerwaaren Glaswaaren etc. Von Exportartikeln seien genannt: Seidenstoffe, wilde Seide, Seidenabfälle, chinesische Kunstindustrieerzeugnisse, Hanf, Häute, Matten, Cassiaöl und andere ätherische Oele, Wachs etc. Andere Artikel, welche eventuell aus Oesterreich-Ungarn nach Macao importirt werden könnten, sind: einzelne Baumwollwaaren, insbesondere Velvets, Flanell, Cloths, Zwirn und Garne, Wollwaaren wie Lastings, Long Ells, Broadcloth, Blankets (wollene Decken), Cement, Zinnober, Farben, Mehl, Zucker etc. Nach-

stehende Waaren könnte Oesterreich aus und über Macao beziehen: Palmfächer, Feuerwerkskörper, einzelne specielle Papiersorten, Thongeschirre und Porzellan, Talk, Tabak, Thee u. s. w.

Zur Herbeiführung derartiger Handelsverbindungen müsste vor allem in Macao ein österreichisches Geschäftshaus errichtet, oder wenigstens eine Filiale einer in Hongkong etablirten österreichischen Firma errichtet werden. Eine solche Firma müsste aber nicht nur den Geschäftsverkehr mit der portugiesischen Bevölkerung pflegen, sondern auch vorzugsweise mit den chinesischen Einwohnern in Verbindung treten. Sie müsste daher auch über ein hiezu geeignetes Personal verfügen. Gerade durch seine günstige geographische Lage und seine engen Handelsbeziehungen mit dem Innern Südchinas wäre Macao geeignet, dem österreichischen Handel directen Eingang zu verschaffen und den Absatz österreichischer Erzeugnisse, wie nicht minder den Bezug chinesischer Producte von Seiten der Monarchie, zu erhöhen.

Wie schon an anderer Stelle erwähnt, haben sich seit dem Anwachsen der commerciellen Bedeutung Hongkongs und in Folge der daselbst gebotenen grösseren Erleichterungen für die Entwicklung des fremden Handels die meisten früher in Macao ansässigen europäischen Firmen von dort nach Hongkong zurückgezogen. Die Abwicklung des Geschäftes in Macao wurde chinesischen Vertretern überlassen. In Uebereinstimmung mit den eingeborenen Kaufleuten in den chinesischen Vertragshäfen behaupten auch jene in Macao, die fremdländischen Waaren aus Hongkong billiger beziehen zu können, als dies durch Vermittlung von fremdländischen Kaufleuten möglich wäre, die in den Vertragshäfen oder in Macao selbstansässig sind. Die Ursache hievon dürfte lediglich in der grösseren Kenntniss zu suchen sein, welche die eingeborenen Kaufleute hinsichtlich der Bedürfnisse ihrer Kundschaften, der einheimischen Transportmittel und anderer für das chinesische Geschäft wichtigen Momente besitzen, wie nicht minder in den kleineren Gewinnsten und der billigeren Lebensweise, mit welchen sich die chinesischen Händler begnügen. In Folge dessen wird fast der gesammte Import und Export Macaos gegenwärtig durch chinesische Firmen vermittelt. Von den einstigen zahlreichen fremdländischen Geschäftshäusern haben lediglich nur mehr zwei englische, die Firmen Dent & Co., sowie Deacon & Co., ihre Filialen in Macao aufrecht erhalten, sie beschäftigen sich hauptsächlich mit der Ausfuhr von Seide und Tabak. Im Detailhandel sind ausser den Chinesen noch einige portugiesische und indische Händler thätig, welche zumeist Lebensmittel und Schnittwaaren sowie Gegenstände des täglichen Bedarfes verkaufen.

Rings von der See umgeben und nur durch eine schmale Landzunge mit dem Festlande verbunden, steht Macao sowohl mit den übrigen, benachbarten Handelscentren, wie Hongkong, Canton etc., als auch mit den Plätzen des chinesischen Hinterlandes bloss auf dem Wasserwege in Verbindung. Durch die namhaften Mengen von Sand und Schotter, welche die westlich und östlich von Macao endenden Ströme, der Westfluss und der Perlfluss, der See zuführen, sowie durch den Mangel an entsprechender Aufmerksamkeit und Thätigkeit seitens der portugiesischen Behörden ist sowohl die Aussenrhede als auch der innere Flusshafen Macaos im Laufe der Zeit stark versandet und für moderne Schiffe grösseren Tiefganges völlig unzugänglich geworden. Die letzteren müssen daher schon 3—4 Seemeilen ausserhalb Macaos auf offener See vor Anker gehen, wodurch die Landungsoperationen begreiflicherweise complicirt und vertheuert werden. Erst in jüngster Zeit geht die portugiesische Verwaltung daran, den Hafen auszubaggern; der Ankauf der hiezu erforderlichen Baggermaschinen wurde bereits im Jahre 1900 beschlossen.

Wegen der geringen Tiefe des Hafens und der Verminderung seines directen Aussenhandels wird Macao auch von Dampfern verhältnissmässig wenig besucht. Ausser den regelmässigen Dampfbooten englischer und chinesischer Flagge, welche eine täglich zweimalige Verbindung mit Hongkong, eine dreimal wöchentliche mit Canton herstellen und vorzugsweise dem Personenverkehre dienen, liefen im Jahre 1899 lediglich zwölf grössere Handelsdampfer von der Aussenrhede Macaos aus. Hievon gingen sechs nach San Francisco und ebenso viele nach Timor, der portugiesischen Besitzung im malayischen Archipel sowie nach Australien. Seit der Zunahme der Dampfschiffahrt in China sowie der Eröffnung aller Binnenwasserstrassen dieses Reiches für die fremde Schiffahrt sind an Stelle der schwerfälligen einheimischen Segel- und Ruderboote vielfach kleine Dampfboote, Steamlaunches in Betrieb gesetzt worden. Solche Fahrzeuge verkehren gegenwärtig nicht allein zwischen Macao, Hongkong und Canton, sondern auch zwischen dem erstgenannten Hafen und den wichtigsten Plätzen des chinesischen Hinterlandes, insbesondere jene am Westflusse. Der schlechte Zustand und die Vernachlässigung der Flüsse und Canäle legt jedoch dieser Schiffahrt namhafte Beschränkungen auf. Die meisten dieser Boote gehören Chinesen, verkehren jedoch vielfach unter englischer, auch portugiesischer Flagge, um der den Fremden in China gewährten Zoll- und Abgabenerleichterung theilhaftig zu werden. Auch sind diese Steamlaunches durchaus mit Eingeborenen bemannt.

In Folge der dichten Bevölkerung der umliegenden Bezirke haben diese Fahrzeuge auch einen namhaften Personenverkehr zu bewältigen. Dazu kommt noch der Transport von chinesischen Arbeitern oder Kuli, welcher insondere in früheren Jahrzehnten einen blühenden Handelszweig Macaos bildete. Noch jetzt zeigt man daselbst die grossen, geräumigen, unterirdischen Keller, in welchen die aus den benachbarten chinesischen Bezirken eintreffenden Kuli versammelt wurden und ihre Einschiffung nach Nordamerika, Holländisch-Indien, Australien u. s. w. abwarteten. Wiewohl dieser Kuliexport in den letzten Jahren unter dem Einflusse der in den vorgenannten Ländern auferlegten Beschränkungen sehr bedeutend zurückgegangen ist, verlassen doch noch alljährlich zahlreiche Chinesen Macao, um sich in Hongkong, auf den Philippinen u. s. w. als Arbeiter zu verdingen. Im Jahre 1899 wurde ihre Zahl mit 100.609 Köpfen angegeben, während 100.286 über Macao wieder nach China zurückkehrten.

Der überwiegende Theil des Handelsverkehres Macaos wird durch chinesische Dschunken vermittelt. Den statistischen Berichten der Seezollverwaltung von Lappa zufolge wurden im Vorjahre ein- und ausdeclarirt: 13.654 von und nach chinesischen Häfen, 1297 von und nach Hongkong, 1 von und nach Siam, 10 von und nach Annam kommende, beziehungsweise abfahrende Dschunken, zusammen 14.962 Die von und nach Annam und Siam aus- und eindeclarirten Dschunken sind die letzten Ueberreste eines früher sehr blühenden directen Handelsverkehres zwischen Macao und diesen Ländern, welcher gegenwärtig fast ausschliesslich nur mehr über Hongkong vermittelt wird.

Die Blüthe Macaos gehört zwar bereits der Vergangenheit an und sein Handel wird längst durch jenen Hongkongs völlig in den Schatten gestellt. Dennoch ist durch seine günstige geographische Lage, durch die Fruchtbarkeit seines reich bevölkerten Hinterlandes etc. seine Existenz für die Zukunft gesichert. Zweifellos könnten die energischeren Bestrebungen der Colonialregierung bei thatkräftigerer Unterstützung durch das Mutterland einen gewaltigen Aufschwung Macaos herbeiführen. Der gegenwärtig stationäre wirthschaftliche Wohlstand der Colonie könnte ungeachtet der Concurrenz Hongkongs durch eine rasche Zunahme von Handel und Verkehr abgelöst werden. Hiefür bieten gerade

gegenwärtig die für die Zeit nach der Pacification Nordchinas erwarteten Reformen des chinesischen Verwaltungs- und Regierungssystemes bedingungslose Aufschliessung des gesammten Reiches der Mitte, Abschaffung der Inlandsabgaben, Herstellung von Ruhe und Ordnung im Lande etc. die besten Aussichten. Es ist zu hoffen, dass auch Macao hievon entsprechenden Nutzen ziehen wird, da es zu den entwicklungsfähigsten und reichsten Gebieten der Südküste Chinas gehört und ungeachtet der mannigfachen Bedrängnisse durch Jahrhunderte hindurch seine Lebenskraft bewährt hat.

DIE WIRTHSCHAFTLICHEN VERHÄLTNISSE BRITISCH-INDIENS 1899|1900.

Nach einem Berichte des k. und k. General-Consuls *v. Rémy*, Bombay.

Die indische Regierung hat eine kurzgefasste Darstellung über den Handel Indiens in der Zeit vom 1. April 1899 bis 31. März 1900 veröffentlicht, aus welcher zu entnehmen ist, dass der Handel in dieser Periode trotz der ungünstigen Umstände, welche denselben beeinflussten, wie Hungersnoth, Pest, Störungen auf dem Geldmarkte, erhöhter Zinsfuss, jenen der vorhergehenden Periode überschritten hat.

Derselbe betrug nach der folgenden Zusammenstellung, und zwar:

Import.

	1898/99	1899/1900
	Rupien	
Waare	683,803 410	707,118.640
Gold	88,400.540	114,478.670
Silber	90,439.030	95,106.460
Total	862,642.980	916,703.770

Export.

	1898/99	1899/1909
	Rupien	
Reexportirte ausländische Waare	33,711.960	32,924.910
Indische Waare	1.093.502.770	1.056,836.960
Gold	23,366.460	20,081.960
Silber	50,715.350	59,418.440
Total	1.201,296.540	1.169,262.270

Dieses günstige Resultat ist dem allgemein belebten Verkehr in der ersten Häifte des Jahres bis in das III. Quartal zuzuschreiben.

Zum Theile ist dieser beträchtliche Handelsverkehr der allgemein herrschenden günstigen Geschäftslage in Europa und Amerika, der Preiserhöhung, der günstigen Lage des Geldmarktes, dem niedrigen Zinsfuss sowie dem ziemlich stabilen Rupiencurs zuzuschreiben. In den wichtigeren Importartikeln, wie Baumwollwaaren, fand eine Zunahme der eingeführten Menge statt, während Metalle, Maschinen, Eisenbahnmaterial wegen der Preissteigerung Abnahme in der Einfuhr erlitten.

Nach Gruppen getheilt entfallen von der Einfuhr auf:

	1898/99	1899/1900
	Rupien	
Lebende Thiere	3,293.060	3,034 930
Lebensmittel und Getränke	91,895.560	92,367.800
Metalle und Metallwaaren, Stahl- und Messerschmiedewaaren, Maschinen und Maschinenbestandtheile, Eisenbahnmaterial	124,901.150	115,900.290
Chemikalien, Droguen, Medicamente und Narcotica sowie Farb- und Gerbstoffe	20,134.120	19,314.870
Oele	35,520.050	34,261.720
Rohmaterial und Fabricate	29,718 876	36,895.580
Halb- und Ganzfabricate	378,340.710	405,343.345

Lebende Thiere. Besonders Pferde aus Australien, dem persischen Golf, auch aus Ungarn. Der Import aus Australien wurde im Herbste 1899 durch die kriegerischen Ereignisse in Südafrika nachtheilig beeinflusst.

Lebensmittel. Unter gewöhnlichen Verhältnissen ist der Import von Körnern und Hülsenfrüchten nach Indien nicht bedeutend. Seit dem Jahre 1895/96 waren mit Ausnahme von 1898/99 die Ernteergebnisse in Indien mehr oder weniger unbefriedigend, die Einfuhr nahm seither zu, betrug im letzten Jahre circa 75.479 *t*, bestehend aus Mais, Weizen, Reis, Hirse etc., und hält noch an.

Der Import von Bier mit ca. 3,207.000 Gallonen hält sich, seit einer Reihe von Jahren ziemlich stabil, der Consum des in Indien gebrauten Bieres weist auch eine Zunahme auf.

Spirituosen sowie Wein wurden etwas weniger eingeführt als im Vorjahre, dagegen hat die Einfuhr von getrockneten und gedörrten Früchten aus Arabien zugenommen.

Salz wurde mehr eingeführt als im Vorjahre, es kommt hauptsächlich aus Liverpool und wird nach Calcutta und Rangoon verschifft. Deutschland betheiligt sich auch an dieser Einfuhr.

Auch Gewürze, und zwar Betelnüsse und Gewürznelken weisen eine Zunahme auf.

Der Import von Zucker hat seit der erhöhten Einfuhr des Jahres 1895/96, besonders aber seit der Zollerhöhung im März 1899 specielles Interesse. Die Zunahme in der Einfuhr ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

	1898/99	1899/1900
	Cwts.	
Mauritius	2,104.111	1,773.346
Oesterreich-Ungarn	1,063.737	777.821
Deutschland	413.971	60.526
China	185.682	317.003
Java	162.500	258.188
Straits Settlements	77.207	80.666
Zusammen	4,077.499	3,360.862
Werth in Rupien	40,169.990	33,766.300

Amtlicher Statistik zufolge, betrug die Einfuhr vor dem Jahre 1895/96 etwas über 2 Millionen Cwts., wovon der weitaus grösste Theil Rohrzucker aus Mauritius kam. In jenem Jahre nahm die Einfuhr aus Deutschland aussergewöhnlich zu, erreichte im Jahre 1897/98 die höchste Ziffer, um in der Folge dann stark abzunehmen. Der Import aus der österreichisch-ungarischen Monarchie dagegen, der bis zum Jahre 1895/96 ziemlich unbedeutend war, nahm seither lebhaft zu und erreichte im Jahre 1898/99 über eine 1 Million Cwts., als sich die indische Regierung über gemachte Vorstellungen der Zuckerplantagenbesitzer in Mauritius und Westindien sowie der indischen Zuckerraffineure veranlasst sah, ausser dem 5percentigen Einfuhrszolle einen weiteren Zoll in der Höhe jener Prämie auf Zucker aus Ländern zu legen, die Exportprämien gewähren. In Folge dieser Maassregel sank der Import aus Deutschland auf ein Minimum, jener aus Oesterreich-Ungarn fiel um ca. 25 Percent, dagegen nahm die Einfuhr aus Mauritius nicht zu und nur jene aus China, Java und den Straits verbesserte sich um ein Geringes. Der Preis des Zuckers stieg zu jener Zeit auf dem indischen Markte, doch scheint dies weniger eine Folge des erhöhten Zolles, als eine Consequenz der höheren Zuckernotirungen auf dem europäischen Markte überhaupt zu sein. Dieser Umstand sowie die Hungersnoth in dem westlichen Theile von Indien, wohin der grössere Theil des Zuckerimportes gerichtet ist, endlich die wahrscheinlich bedeutenden Vorräthe, welche aus den zwei vorhergehenden Jahren übernommen, als die Einfuhr besonders stark war, dürften einen grösseren Einfluss auf die Gesammteinfuhr ausgeübt haben als die verfügte Zollerhöhung. Auch muss bemerkt werden, dass die Abnahme stärker in der Einfuhr von Rübenzucker sich bemerkbar machte.

Einfuhr von	1895/96	1896/97	1897/98	1898/99	1899/1900
	Cwts.				
Rohrzucker	2,306.314	1,980.982	2,426.504	2,569 102	2.521.140
Rübenzucker	724.649	880.418	2,182.126	1,508.397	839.722

Würde daher die Zollerhöhung als die alleinige Ursache der verminderten Einfuhr von Rübenzucker bezeichnet werden, hätte mehr Rohrzucker eingeführt werden müssen, was nicht der Fall war.

Der Import von chinesischem und Ceylon-Thee ist im Abnehmen, seitdem Russland die directe Einfuhr aus jenen Ländern begünstigte.

Metalle und Metallwaaren. Stahl- und Messerschmiedewaaren, landwirthschaftliche Geräthe, Werkzeuge, Nähmaschinen etc. haben sich von der Depression der zwei vorhergehenden Jahre erholt und heuer in der Einfuhr zugenommen. Sie betrug:

	1897/98	1898/99	1899/1900
		Rupien	
Messerschmiedewaaren	989 700	874.520	971.700
Landwirthschaftliche Geräthe	888.380	612.300	722.160
Handwerkzeuge	1,248.600	992.760	1,188.270
Nähmaschinen	326.710	559.320	553.890
Andere Stahlwaaren	11,194.260	11,262.340	12,466.900
Zusammen	14,647.650	14,301.240	15,902.920

Oesterreich-Ungarn, Belgien und Deutschland importirten jährlich zunehmende Quantitäten, der Antheil stieg von 19 Percent auf 22 Percent, der Rest kommt von England. Dagegen hat die Einfuhr von Metallen sehr gelitten. Speciell ist dies bei Kupfer der Fall, wie folgender Ausweis zeigt:

	1898/99	1899/1900
	Cwts.	
England	196.531	72.644
Belgien	21.892	3.949
Ceylon	110	4.335
China und Japan	21.957	3.025
Zusammen	251.301	90.846

In günstigen Jahren steigt die Einfuhr, in ungünstigen, wie das letzte, ist die verarmte Bevölkerung gezwungen, sich ihrer Kupfergeräthe zu entäussern, und ist somit die Nachfrage nach Kupfer unbedeutend. Hohe Preise im Vereine mit der kritischen Lage, in der sich die Baumwollindustrie von Bombay befand, verursachten den Ausfall im Importe von Eisen und Stahl. Die Einfuhr betrug:

	1898/99	1899/1900
	Cwts.	
Eisen	3,290.311	2,981.934
Stahl	1,682.904	1.452.716

Die Einfuhrsländer sind England, Belgien und Deutschland, wozu sich in den letzten Jahren die Vereinigten Staaten mit zunehmenden Importen als Concurrenten gesellten.

Von anderen Metallen, deren Einfuhr jedoch sehr gering ist, wäre noch Zinn zu erwähnen, das in der Einfuhr zurückging, weil in England bessere Preise dafür gezahlt wurden.

Auch der Import von Maschinen und Maschinenbestandtheilen, hauptsächlich für die Bombay-Baumwollindustrie, hat in Folge der nachtheiligen Einflüsse, welche während des Jahres herrschten, stark gelitten; in einem geringeren Grade trifft dies zu bei der Juteindustrie in Calcutta.

Dagegen wird der geringe Ausfall in der Einfuhr von Eisenbahnmaterial, speciell Schienen und Schwellen, der Verzögerung in der Ausführung der Aufträge seitens der mit Arbeit überhäuften englischen Fabrikanten zugeschrieben.

Chemikalien, Droguen, Gerbe- und Färbematerial. Der Handel in Chemikalien, Droguen etc. war etwas besser als im vorhergehenden Jahre. Speciell unter Tabak und Cigarren macht sich eine erhöhte Zunahme der Einfuhr sowie des Consums von Cigaretten unter der eingeborenen Bevölkerung bemerkbar.

Der Import von sogenannten Patentmedicinen ist keinerlei Einschränkungen unterworfen; er nimmt jährlich zu.

Die diesjährige geringe Abnahme des Importes von Alizarin- und Anilinfarben ist mehr fluctuirenden Charakters; der Consum derselben im Lande nimmt zu.

Oele. Petroleum nimmt in der Einfuhr jährlich zu, und seit der Einführung der Cisternenschiffe sowie der Errichtung von Cisternen in den indischen Häfen und Verkehrscentren steigt der Import russischen Petroleums, und jener aus Amerika nimmt ab.

Auch hat die vielversprechende Einfuhr von Petroleum aus Sumatra ganz aufgehört. Die indische Petroleumindustrie ist noch unbedeutend, auf die Provinz Burma beschränkt.

Rohmaterial. Unter dieser Gruppe nahm die Einfuhr von Steinkohle aus England im Vergleiche zum Vorjahre etwas zu, und zwar von 346.988 *t* auf 398 014 *t*.

Ebenso der Import von egyptischer und amerikanischer Baumwolle zum Theile aus Ursache der hohen Preise, die für indische Baumwolle, deren Ernte bekanntlich missrieth, verlangt wurden, zum Theile dem Bestreben der hiesigen Baumwollfabrikanten entspringend, Garne höherer Nummer zu spinnen und feinere Gewebe zu weben, wozu sich bekanntlich hiesige Baumwolle, weil kurz faserig, nicht eignet.

Der Gesammtimport betrug heuer 161.151 Cwts., d. i. ungefähr viermal soviel als im Vorjahre.

Die Einfuhr von Rohseide aus China und Japan hat im Berichtsjahre abgenommen; die Seidenwebereien sind in Bombay etablirt.

Der Ausfall dürfte der allgemeinen ungünstigen Lage zuzuschreiben sein, da auch die Einfuhr von Seidenwaaren abnahm.

Garn- und Halbfabricate. Baumwollgarne scheinen in der Einfuhr abzunehmen, dieselbe betrug: 1892/93 47·72 Millionen Pfund, 1899/1900 42·62 Millionen Pfund.

Es sind vorwiegend Garnnummern zwischen 30—40, die importirt werden, und dürfte es wahrscheinlich die vermehrte Production der indischen Spinnereien sein, welche sich bemühen, auch feine Garne zu erzeugen, die hier ihren nachtheiligen Einfluss geltend macht.

Baumwollgewebe. Während der letzten zwei Jahre war der Import in diesen Erzeugnissen ein äusserst lebhafter, die unverkauften Vorräthe im Lande dürften daher bedeutend sein.

Der Werth der Einfuhr betrug in Rupien:

	1898/99	1899/1900
Garne	25,516.340	24,500 010
Gewebe und andere Waaren	246 700.869	270,021.250
Zusammen	272,297.200	294,520.260

Wollwaaren. Der Verbrauch von Wollwaaren nimmt im Lande zu, die Einfuhr steigt seit einer Reihe von Jahren; sie betrug: 1895/96 14,455.170, 1896/97 16,924 450, 1897/98 11,484.270, 6898/99 15,237.310, 1899/1900 17,580.020 Rupien; hievon entfielen im letzten Jahre auf: Wollengewebe 11,345.210 Rupien, Shawls 3.343 000 Rupien, Teppiche und Decken 846 040 Rupien, Posamentirwaaren 376 870 Rupien.

Die hiesigen Wollfabrikanten (mit Ausnahme zweier, die für die indische Armee Lieferungen besorgen), erzeugen keine Waare, welche mit der importirten concurriren kann.

Von anderen Artikeln wären noch zu erwähnen:

	1898/99	1899/1900
	Rupien	
Kleidungsstücke, inclusive Fussbekleidung	13,804 860	14,643.070
Waffen und Munition, Dynamite und Sprengstoffe	2,890.120	2,531 460
Bücher und Drucksachen	2,118.040	2 280 960
Baumaterial	2,023 330	1,914 450
Wagen- und Wagenbestandtheile	3,173.980	2,648.110
Kerzen	922 920	834.320
Uhren	1,329 760	1,396.360
Thon- und Porzellanwaaren	1.873 490	1.990 370
Glas und Glaswaaren	6,622.930	7,666.510
Wissenschaftliche Instrumente	2,078.310	2,401.270
Juwelierwaaren	1,354 840	1,751.530
Leder und Lederwaaren	1,978.200	1.902.590
Zündhölzchen	3.797.890	3.475.940
Farben und Farbrequisiten	3,340.370	3 471.500
Papier und Pappendeckel	3,826 570	4 113.200
Seife	1.316 590	1,606.990
Schreibrequisiten	2,899 820	2,937.650
Spielzeug	1,673.680	1.971.780
Schirme	2,434 380	2,730.310

Wie ersichtlich, hat sich die Einfuhr in allen diesen Artikeln mit Ausnahme der „Wagen" erweitert.

Der Werth der Einfuhr aus den einzelnen Ländern beträgt:

Einfuhrsländer	1898/99	1899/1900	1898/1899	1899/1900
	Werth in 1000 Rupien		Percentsatz	
England	470 320	487.530	68·8	68·9
Russland	20.530	24 010	3	3·4
Oesterreich-Ungarn	24 280	23.830	3·5	3·4
Straits Settlements	20 060	19 350	2 9	2·7
Belgien	22 300	18.360	3 3	2·6
Deutschland	17.280	16.850	2 5	2·4
Mauritius	19.590	16 480	2 9	2·3
China	16.920	15.960	2·5	2·2
Vereinigte Staaten von Amerika	13 630	12 420	2	1·7
Frankreich	10 320	10 260	1·5	1·4

Export. Während in normalen Jahren der Export indischer Landesproducte den Import bei weitem übersteigt, fiel derselbe im letzten Jahre aus Ursache der Missernte in einem grossen Theile von Indien beinahe um 3·3 Percent. Er betrug in Rupien:

1880/81—1884/85	794,452.790	1896/97	998,806.600
1885/86—1889/90	887,515.070	1897/98	937,861.010
1890/91—1894/95	1.014 343.860	1898/99	1 093,502 770
1895/96	1.095,456.240	1899/1900	1 056.369 600

Preise stiegen aus derselben Ursache um ein Beträchtliches.

Nach der bisher üblichen Eintheilung in Gruppen entfallen auf:

	1898/99	1899/1900
Lebende Thiere	1.599.790	2,007.150
Lebens- und Genussmittel	385,767.290	303,778.420
Metalle und Metallwaaren	1,363.490	2,141.670
Chemikalien, Droguen etc.	113,339.260	123,620.110
Oele	8,008 870	8,686.480
Rohstoffe	391,439.980	408,855.810
Garn- und Halbfabricate	191,984 090	207,747.320

Lebensmittel und Getränke. Der Export von Kaffee betrug:

	Cwts.	Rupien
1895/96	290 902	21,981 920
1896/97	210.797	15,850.390
1897/98	225 008	15,191.300
1898/99	270.056	17,498.240
1899/1900	281.353	14,847.150

Die Aussichten auf die Kaffeecultur sind in Indien nicht günstig, seitdem Brasilien als erster Concurrent aufgetreten ist.

Die Ausfuhr von Reis hat in Folge der Hungersnoth in den nord- und nordwestlichen Theilen von Indien eine Abnahme erfahren; sie betrug in 1000 Cwts.:

	Von Burma	Von Bengal	Von anderen Provinzen	Total	Werth in Rupien
1895/96	24 612	7925	2099	34.636	134 307.030
1896/97	19 370	5053	3397	27.820	118,502.610
1897/98	18.002	4953	3317	26.272	115,870.280
1898/99	25 905	8636	2852	37.393	156,776.450
1899/1900	21 671	7873	2318	31.862	130 058.720

In den Reis producirenden Provinsen Burma und Bengal war die Ernte eine relativ gute und die Preise niedrig.

Ungefähr die Hälfte des Reisexportes geht nach Europa, die andere Hälfte nach Ceylon und Straits.

Die Weizenernte in der Provinz Punjab, Sind, Centralprovinzen und den eingeborenen Staaten von Centralindien missrieth vollständig, die Ausfuhr, die unter normalen Umständen nach Europa gerichtet ist, nahm beträchtlich ab; sie betrug in den letzten fünf Jahren, und zwar von:

		1895/96	1896/97	1897/98
Bengalen	Cwts.	1,011 934	74.107	75.733
Bombay	„	2,797.842	1,159 698	377.594
Sind	„	6,192.816	676 250	1,938.912
Burma und Madras	„	320	498	368
Gesammtexport	Cwts.	10,002.912	1.910.553	2,392.607
Gesammtwerth in Rupien		34,138.960	8,363 950	13,411.510

		1898/99	1899/1900
Bengalen	Cwts.	3,458.379	2,384.704
Bombay	„	6,484.444	3,310 535
Sind	„	9 577.610	5.008.847
Burma und Madras	„	63	1
Gesammtexport	„	19 520.496	9,704.087
Gesammtwerth in Rupien		97.196.880	39,094 960

Eine Abnahme fand auch statt im Exporte von Weizenmehl, Hirse und anderen Körnerfrüchten.

Der Export von indischem Thee in den letzten Jahren ist bedeutend und betrug in den vergangenen Jahren:

	In 1000 Pfund	Werth in Rupien
1893/94	126.332	65,858.350
1894/95	129 099	75 557.450
1895/96	137.710	76,648 890
1896/97	148.908	81,245.480
1897/98	151.452	80 586 230
1898/99	157 471	80,448 040
1899/1900	175 038	90,921.120

DNOTA VZBUZENÍ ÚMYSLU CECHACH

Die Ausfuhr von Jute nahm ab zum Theil wegen des geringeren Ernteergebnisses und zum Theil wegen des erhöhten Bedarfes der indischen Jutespinnereien. Preise hielten sich ziemlich hoch. Die Ausfuhr betrug:

	In 1000 Cwts.	Werth in Rupien
1895/96	12 267	99 928.610
1896/97	11.464	105,505.770
1897/98	15.023	101,299.920
1898/99	9.864	69,412 450
1899/1900	9.725	80,716 460

Während die Missernten in Indien in den vorgenannten Producten einen ungünstigen Einfluss auf die Ausfuhr ausübten, äusserte sich deren Einfluss auf die Ausfuhr von Fellen und Häuten, Knochen und Hörnern etc. im entgegengesetzten Sinne.

Der unter dem Viehstande durch Futtermangel angerichtete Schaden muss ein ungeheuerer sein, wenn die Ausfuhrsziffern sowie der erhöhte Bedarf im Lande für Leder selbst berücksichtigt wird.

Ueber letzteren sind keine Daten erhältlich; die Ausfuhr von rohen Häuten und Fellen dagegen betrug in den Jahren:

	Häute		Felle	
	Stück	Rupien	Stück	Rupien
1895/96	8,244 530	26 103 440	8,173 037	10,179.490
1896/97	7,427 943	25,410.440	6,310 988	6,935 320
1897/98	10,072 470	33 749 320	9,842.409	11,193.650
1898/99	8,864.329	29 484 750	10,667.448	12 066 090
1899/1900	13,474 323	49,249.620	16,838 540	19,633.880

Von anderen Producten wären noch Rohseide, Teakholz und Wolle zu erwähnen, die alle in der Ausfuhr eine Zunahme aufweisen.

Die Ausfuhrwerthe der letzten fünf Jahre für die wichtigeren Artikel betragen, und zwar:

	1898/99	1899/1900
	Rupien	
Baumwollgarne und Gewebe	77,884.700	82,741.250
Jutewaaren	57,983 590	62,643 490
Gefärbte Häute und Felle	32,941.350	35.745 260
Lack	8,564 920	11,248.160
Cocosfasern	2,984 550	3 323.100
Wollwaaren	2,292.850	2,532 550
Kleidungsstücke	1,519.280	1,597.210
Seidenwaaren	1,281.890	1,289.020

Obwohl in allen Posten eine grössere oder geringere Zunahme aufweisend, lässt sich nicht sagen, dass der Handel selbst ein gewinnbringender war.

Speciell ist dies der Fall bei den Exporten von Baumwollgarnen nach China, wo in Folge der hiesigen Ueberproduction zu Beginn des Jahres die Vorräthe bedeutend anwuchsen und unverkäuflich blieben.

Die Erklärung hiefür ist in dem Umstande zu suchen, dass die Agenten der hiesigen Spinnereien für jedes Pfund Garn eine gewisse Commission beziehen, ohne Rücksicht darauf, ob die Spinnerei mit Gewinn oder Verlust arbeitet.

Als dann später wegen der Missernte in Baumwolle der Preis des Rohmaterials bedeutend stieg, sahen sich viele Spinnereien gezwungen, ihre Thätigkeit entweder ganz einzustellen oder bedeutend zu reduciren.

Eine Aenderung in der kritischen Situation, in der sich die gesammte Baumwollindustrie von Bombay befindet, kann jedoch so lange nicht eintreten, bis nicht die Vorräthe in China bedeutend reducirt sind, die Erzeugungskosten vermindert, neue Absatzgebiete für das hier erzeugte Garn gefunden und überhaupt die Production deren Consum angepasst ist.

Der Stand der Baumwollspinnereien in Indien war folgender:

	1898	1899
Zahl der am 30 Juni im Betriebe gewesenen Baumwollspinnereien	185	188
Zahl der Spindeln	4,259.720	4,728.333
„ „ Webstühle	38.013	39 060
„ „ beschäftigten Personen	148.964	162.108
„ „ verbrauchten Baumwollballen	1,481.328	1,675.190

Der Export von Garnen und Geweben von Indien war folgender:

	Garne		Gewebe	
	in 1000 Pfund	Rupien	in 1000 Yards	Rupien
1895/96	184.362	67,308 360	92.662	14,989.630
1896/97	195.996	71,731.080	74 577	12.038.450
1897/98	199.946	69 668.320	62.252	10,648.890
1898/99	219 624	66.030.880	60 619	10,583 830
1899/1900	240 693	69,021.780	69 556	12,617.440

Die Importländer	Garne in 1000 Pfund		Gewebe in 1000 Yards	
	1898/99	1899/1900	1898/99	1899/1900
China	208 976	231.571	4 361	6.627
Straits Settlements	5 121	4.111	7.923	10 956
Aden	1.687	2.502	11.593	12.448
Asiatische Türkei	1.405	719	2.112	2.684
Arabien	610	414	2.061	2.496
Persien	1 319	958	913	680
Ostküste von Afrika	120	78	17 255	17.704
Ceylon	126	113	7.066	8 362
Mekran und Sonmiani	3	1	1 041	982

Jutewaaren. Die Ausfuhr stieg von 57,983.590 Rupien auf 62,643.490 Rupien in diesem Jahre, d. i. um 8 Percent, und zwar hauptsächlich in Jutegeweben, die nach den Vereinigten Staaten von Amerika und Argentinien in vermehrten Quantitäten exportirt wurden.

Wollenteppiche nehmen in der Ausfuhr jährlich zu; der Werth derselben erreichte letztes Jahr 2,373 290 Rupien.

Von dem Gesammthandel Indiens entfallen auf:

	1898/99	1899/1900		1898/99	1899/1900
	in 1000 Rupien			in 1000 Rupien	
England	798.860	804.670	Egypten	69.910	56.050
China	145.460	158.120	Belgien	69.800	52 700
Deutschland	99.830	92.160	Ceylon	50.120	49.090
Ver. Staaten v. Amerika	67.500	88.610	Oesterreich-Ungarn	45.260	40.990
Straits Settl.	79.800	77.360	Italien	38.770	35.030
Frankreich	88 580	76.900	Mauritius	32 860	26.810
Japan	57.830	68.560	Russland	21.830	25.250

Der Verkehr mit *Oesterreich-Ungarn* ist, wie ersichtlich, im letzten Jahre etwas zurückgegangen, die Abnahme ist geringer im Import nach Indien in Folge der verminderten Zuckereinfuhren, während alle anderen Industrieerzeugnisse eher eine Zunahme aufweisen; dagegen ist die Einbusse im Export nach der Monarchie ursächlich der bedeutend reducirten Ausfuhren nach dort von Baumwolle und Oelsaaten ziemlich ansehnlich.

DIE HERKUNFT DES WECHSELS.

Zu den Entlehnungen, welche die christlich-abendländische Cultur von der muslimisch-morgenländischen gemacht hat, gehört auch, sowohl dem inneren Wesen wie dem sprachlichen Ausdrucke nach, manches Kaufmännische. Freilich ist das Entlehnte von der europäischen Cultur meist schon derart verarbeitet worden und in sie übergegangen, dass wir seinen Ursprung entweder gar nicht mehr erkennen oder wenigstens nicht daran denken, dass wir es mit einem uns ursprünglich fremden Begriffe und Ausdrucke zu thun haben. Wir erinnern nur an die so alltäglich gebrauchten Wörter, wie Magazin, Trafik, Tarif, Tara, Ziffer, Ries (Papier) etc., die alle dem arabischen Sprachschatze angehören und die dabei doch nicht Dinge bezeichnen, die exotisch sind oder exotisch sein müssen. Zu diesen alltäglich gebrauchten und Jedermann geläufigen Ausdrücken darf wohl auch das im Wechselrechte gebräuchliche Wort Aval gerechnet werden, mit welchem der Kaufmann die Wechselbürgschaft bezeichnet. Dass dieser mercantiltechnische Ausdruck aus einer westländischen, nämlich romanischen Sprache stammt, dagegen spricht der Umstand, dass keine der versuchten etymologischen Er-

klärungen des Wortes aus dem Mittellateinischen sich mit dem Sinne der Sache deckt, sondern im Gegentheile sehr mangelhaft und gezwungen erscheint. Sehen wir uns hingegen im Arabischen um, so finden wir hier für den Ausdruck Aval ein ungezwungenes Gegenstück in dem Worte Hawala, welches das „Sichverpflichten für einen Dritten in Wechselform" bedeutet; der Unterschied liegt nur darin, dass die Hawala in erster Linie die Befreiung desjenigen, zu dessen Gunsten die Erklärung erfolgt, und in zweiter Linie erst die erhöhte Sicherung des Gläubigers bezweckt, während bei dem Aval die Sicherung des Gläubigers die Hauptabsicht ist.

Hat man sich einmal zu der Annahme entschlossen, dass das Wort Aval mit dem arabischen Hawala identisch ist und mit kleiner Verschiebung des Sinnes dasselbe bedeutet, so liegt die weitere Schlussfolgerung nahe, dass das Abendland mit dem Worte auch die Sache vom Morgenlande bezogen haben kann, das heisst, dass die Institution des Wechsels von den Arabern zu den Westländern gebracht worden ist. Für diese Ansicht tritt *Grasshoff*[1]) in einer sehr lehrreichen Schrift ein, in welcher er nachzuweisen trachtet, dass der Wechsel in seinen primitivsten Anfängen persischen Ursprunges, und von den Arabern entnommen und entwickelt und nach dem Westen zu den Italienern gebracht worden ist. Allerdings muss der Verfasser zugestehen, dass über die näheren Beziehungen des arabischen Wechsels zum italienischen nur Vermuthungen herrschen können, denn wenngleich es gewiss sei, dass die Araber vor ihrem Verkehre mit den Italienern ein Wechselpapier kannten und gebrauchten, und dass die Italiener unmittelbar nach ihrer Berührung mit den Arabern ein schon ziemlich ausgebildetes Wechselrecht besassen, so sei trotz der zweifellosen Abhängigkeit des italienischen Wechsels vom arabischen doch niemals entschieden nachzuweisen, wie weit diese Abhängigkeit gehe. Das heisst, Grasshoff muss es trotz der augenscheinlichen Beziehungen des italienischen Wechselrechtes zum arabischen dahingestellt sein lassen, ob der arabische Wechsel den Italienern nur ein Muster zur Nachbildung gewesen oder ob er von ihnen übernommen und dann weiter selbständig ausgestaltet worden ist. Für die einfache Uebernahme sprächen, nach seiner Ansicht, die gesammten Verkehrsverhältnisse des Mittelalters, die Unterordnung des Westens unter die Cultur des Ostens; dagegen aber spräche, dass das alte italienische Wechselrecht noch nicht die Ausbildung des arabischen zeigt, dass der occidentale Wechsel niemals als Zahlungsäquivalent in dem Umfange, wie es bei den arabischen der Fall ist, gegolten hat und gilt, dass der alte italienische Wechsel auf den Kreis der ersten Personen beschränkt erscheint und das italienische Wechselrecht noch keinen Lauf des Wechsels kennt. Unter diesen Umständen hätten die Italiener den arabischen Wechsel nicht in seiner Vollkommenheit, welche er im X. und XI. Jahrhundert erreicht hatte, sondern verstümmelt übernommen, und das sei wenig wahrscheinlich; dagegen wäre aber freilich wieder zu bedenken, dass diese Abweichung des italienischen vom arabischen Wechsel von den mangelhaften auf die Verkehrsverhältnisse grossen Styls gar nicht zugeschnittenen Gerichtsordnungen der italienischen Städte herrühren könne.

Der arabische Wechsel verdankt seine Entstehung nicht dem Bedürfnisse des Credits, sondern dem Bedürfnisse gesicherten Geldverkehres zwischen Orten, zwischen welchen die effective Geldsendung den Fährlichkeiten eines langen unwirthlichen und wohl auch von Strassenräubern bedrohten Weges ausgesetzt war. Diesem Bedürfnisse kamen, wie aus der etymologischen Erklärung des betreffenden Wortes hervorzugehen scheint, zuerst die Perser durch das Institut der sogenannten Suftaga nach, welche nach arabischen Lexikographen bedeutet, „dass Jemand einem anderen Geld oder Gut gibt, der seinerseits Geld im Lande des Gebers hat, so dass der Nehmer es dem Geber dort zurückzahlt, der Geber also die Sicherheit des Weges profitirt." Es ist ein Darlehen, bei welchem der Darlehensgeber den Fortfall der Gefahr des Transportes profitirt dadurch, dass er sein Geld zum Darlehen aus Furcht hievor mit der Bestimmung hingibt, dass es ihm an einem sicheren Orte zurückgegeben werde. Mit dem Worte Suftaga wird sowohl das besondere Handelsgeschäft, als auch das bei diesem Geschäfte zur Geltung kommende Papier bezeichnet. In dem Papiere figuriren stets drei Personen: eine, welche auffordert zu zahlen, eine, welche zur Zahlung aufgefordert wird, und eine, an welche die Zahlung erfolgen soll, also Trassant, Trassat und Remittent. Die Suftage ist also ein durch ein Papier zwischen drei Personen formell fixirtes Handelsgeschäft, welches ohne Rücksicht auf die zugrunde liegende causa die Uebermachung fungibler Vermögenswerthe von einem Orte zum anderen unter möglichst grosser Sicherheit für den Gläubiger zum Gegenstande hat, indem dieser das Risico des Transportes vermeidet und kraft des Papieres die in ihm verbriefte Forderung auf dem schleunigsten Wege betreiben kann, d. h. als Tratte. Die Ausbildung der Suftaga bis zu diesem Punkte ist nach Grasshoff zweifellos das Verdienst der Araber und nicht der Perser, denn diese kannten das Institut als Suftah nur in der allgemeinen Bedeutung der Sendung einer Waare in ein fremdes Land. In dieser Bedeutung lernten die Araber das Wort kennen, daraus schufen sie ihre Suftaga, und sie erst haben dem Papier die wichtige Stellung bei dem Suftaga-Geschäfte angewiesen. Im Handelsverkehre der Araber steht die praktische Verwendung der Suftaga, d. h. der Tratte, mit dem Erforderniss der distantia loci seit dem dritten Jahrhunderte der Hedschra fest.

Der Mangel, welcher der Suftaga als Tratte mit dem Erfordniss der distantia loci anhaftet, erscheint durch die echt arabische Hawala, den gezogenen Wechsel jeder Art, behoben, d. h. während bei der Suftaga die Verschiedenortigkeit, wenn wir uns der Kürze halber so ausdrücken dürfen, Bedingung ist, wird durch die Hawala das Wechselgeschäft örtlich nicht beschränkt; dieses kann also für verschiedene Orte oder für einen und denselben Ort abgemacht werden. So ist die Hawala die höhere Entwicklungsform, die Generalisirung der specialisirten beschränkten Suftaga, und somit ist es auch erklärlich, dass der Ausdruck Hawala den früher üblichen Suftaga allmälig verdrängt hat. Auch zur Hawala gehören drei Personen, nämlich eine, die sich zur Zahlung verpflichtet, eine, welche auf die zur Zahlung sich verpflichtende Person die Schuldverbindlichkeit übertragen hat, und der Gläubiger. Das Wesen der Hawala besteht also darin, dass sie die Befreiung des Schuldners von einer Schuld dadurch bezweckt, dass dieser seine Schuldverbindlichkeit auf einen Dritten überträgt; die Hawala ist aber keineswegs als einfache Cession zu betrachten, sondern, wenn sie auch deren Aufgabe nebenher erfüllt, bald als Delegation und bald als Assignation. Abgesehen von der Verschiedenortigkeit der Fälle ist die Hawala in der Regel die legale Uebertragung einer Schuld von Seite des Schuldners A. auf einen Dritten C, welcher gleiche oder grössere Verbindlichkeiten gegen A. hat wie dieser gegen seinen Gläubiger B., wobei Bedingung ist, dass alle drei Personen einverstanden sind.

Ueber den Uebergang der Hawala in das occidentalische Handelsrecht oder über den Einfluss des arabischen auf den europäischen Wechsel äussert sich Grasshoff annehmbarerweise also: „Als das Abendland zur Zeit des aufblühenden Levantehandels mit den Arabern in lebhaften Verkehr gerieth, fanden die italienischen Kaufleute einen stark ausgeprägten Wechselaustausch unter ihnen schon vor. Es ist daher anzunehmen,

[1]) *Grasshoff Richard*, Das Wechselrecht der Araber. Eine rechtsvergleichende Studie über die Herkunft des Wechsels. Berlin, O. Liebman, 8°, 95 S.

dass diese abendländischen Kaufleute, welche in cultureller Hinsicht von den Arabern nur zu lernen, ihnen aber selbst nichts zu geben vermochten, sich den Handelsbräuchen der Muslims fügten und, ihren Nutzen einsehend, diese auch in ihrer engen Heimat zur Geltung brachten. Die Kenntniss und Anwendung eines Papieres, das einen Ersatz des gemünzten Geldes für Zahlungen an fremden Orten darstellte, war unter diesen im Osten gemachten Erwerbungen eine der wichtigsten." Der Verfasser resumirt das Ergebniss seiner Untersuchungen in folgenden drei Sätzen: 1. Unabhängig von einander entsteht bei den Italienern und Aragoniern ein Wechselverkehr — einerseits zeitlich dem Beginne der Handelsbeziehungen zwischen den italienischen Handelsrepubliken und den Arabern, andererseits der Herrschaft der Araber in Spanien folgend. 2. Ein die mannigfaltigsten Beziehungen unter sich begreifender Ausdruck des modernen Wechselrechtes ist dem Arabischen entnommen, nämlich das Wort Aval. 3. Eine spanische und portugiesische Bezeichnung der Tratte deckt sich, dem ursprünglichen Wortsinne nach, mit einem arabischen, der Verkehrssprache angehörigen Terminus für Wechsel, findet dagegen keine Parallele in den übrigen romanischen Sprachen — nämlich das in der Bedeutung „Quittung" als Albala in das Spanische und Portugiesische übergegangene arabische Wort Baraa, das in Persien noch heute als Terminus für die Tratte gebräuchlich ist. So sei mit hoher Wahrscheinlichkeit der Schluss gerechtfertigt, dass der Wechsel der Araber von den mit ihnen in Berührung kommenden europäischen Völkern in der Ausbildung, welche er im X. Jahrhundert erlangt hatte, so weit als möglich entnommen wurde, um dann später, den fortschreitenden Bedürfnissen des Verkehres entsprechend, ausgestaltet zu werden. Dass heutzutage ein grosser Theil der wechselrechtlichen Ausdrücke, die von den Arabern gebraucht werden, nicht arabisches Sprachgut, sondern Fremdwörter sind, das ist nicht zu verwundern. Mit dem Verfalle des Handels der Araber im XII. Jahrhundert und mit dem Aufschwunge des Handels im Occident kehrte sich eben das Verhältniss um, und der Orient entlehnte wieder von diesem, was er ihm selbst einst geschenkt hatte.

JEDNOTA K POVZBUZENÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

CHRONIK.

Asien.

Asiatische Türkei. Die russische Botschaft verlangt von der Pforte die Einsetzung einer gerichtlichen Sondercommission für die Aburtheilung von etwa zwanzig Kurden, die Ende September vorigen Jahres anlässlich des Angriffes auf den Leiter des russischen Generalconsulats in Erzerum verhaftet wurden. — Der armenisch-orthodoxe Bischof von Musch, Papken wird verhaftet, weil er angeblich mit dem armenischen Revolutionär Antranik, dem Führer einer armenischen Bande, in Briefwechsel gestanden habe; auch soll er in die Ermordung des Kurdenchefs Halil Beschir, der an den Ereignissen von Spaghank in hervorragender Weise betheiligt war, verwickelt sein. Auch der armenische Bischof von Bitlis, Msgr. Yeghische, wird als Mitschuldiger des Bischofs von Musch verhaftet. Beide Bischöfe werden aber nach kurzer Haft wieder freigelassen. — Der englische Geschäftsträger erinnert die Pforte durch eine Note an die bisherigen Schritte der englischen Botschaft bezüglich der Entschädigung für die bei den armenischen Wirren geschädigten englischen Unterthanen und verlangt die baldige Regelung dieser Angelegenheit. — Aus Diabekir und Adana werden neue Gewaltthätigkeiten gegen die Armenier berichtet, und es soll die Regierung ihre harten Maassregeln erneuert haben und unter dem Namen einer Zwangssteuer Geld eintreiben. — Der amerikanische Kreuzer, der nach Smyrna gegangen war, um der Forderung der Vereinigten Staaten wegen der Entschädigung amerikanischer Staatsangehörigen Nachdruck zu verleihen, geht von Smyrna nach den Philippinen ab. — Ungefähr 30.000 Muselmanen im Kaukasus beabsichtigen nach der Türkei auszuwandern. Die Pforte wendet sich an die russische Botschaft, welche erwidert, dass diese Sache eine innere Angelegenheit Russlands sei.

Syrien. Das deutsche Schulschiff „Moltke" trifft mit einem vom deutschen Kaiser für das Grab des Sultans Saladin in Damaskus gewidmeten Kranze in Beirut ein, und es erfolgt die feierliche Uebergabe des Kranzes.

Arabien. Die Pforte ersucht bei der englischen Regierung um Aufklärungen in Betreff der Umtriebe des Scheikhs von Legadi bei Aden, welcher nach türkischen Berichten einen Marsch auf türkischem Gebiete nach Sabiki unternommen hätte und hierbei von einer aus Aden entsendeten englischen Truppenabtheilung unterstützt worden wäre. Dieser türkischen Darstellung zufolge hätten die Engländer die Absicht, sich der Rhede von Aziette zu bemächtigen, um den englischen Einfluss in Sabiki aufzurichten. Die englische Regierung erklärt die Nachricht für unrichtig und bestreitet, dass dem englischen Agenten in Aden der Auftrag zu einem derartigen Vorgehen zugekommen sei.

Persien. Die persische Regierung hat sich entschlossen, räuberischen Kurdenstämmen gegenüber in Aserbeidschan sehr nachsichtig zu sein und ihre bisherige Politik zu wechseln. Der Gouverneur dieser Provinz ist bemüht, gute Beziehungen zu den Kurden aufrecht zu erhalten. Er erhebt von ihnen keine Steuern, die sie der persischen Regierung zu zahlen sich verpflichtet haben, und macht ihnen überdies reiche Geldgeschenke. Die persische Regierung erklärt, der Schah sei nicht im Stande, eine starke Grenzwache zu unterhalten, da ihm die nöthigen Mittel fehlen; die persische Regierung hofft daher, auf solche Weise am besten mit den Kurden in Frieden zu leben, sie von Ueberfällen und Raubzügen gegen die Landbevölkerung abzuhalten. Die türkischen Behörden behaupten dagegen, dass Persien auf diese Weise zwar sein eigenes Land vor Brandschatzungen durch die Kurden bewahren möge, die wilden Stämme dafür aber desto zahlreichere Einfälle im benachbarten Vilajet Van machten und dort Unruhen stifteten. für welche die türkischen Behörden zur Verantwortung gezogen würden; auch die Kurden, die im September einen Angriff auf den russischen Generalconsul in Erzerum unternommen hätten, seien erwiesenermassen durch ihre persischen Stammesgenossen hierzu angeregt worden.

Centralasien. Der Oberbau der Abzweigung von der mittelasiatischen Eisenbahn nach Buchara (eine 3 *km* lange Zweiglinie von der Station Nowa Buchara nach dem alten Buchara, der Residenz des Emirs) ist fertiggestellt.

Afghanistan. Der Emir von Afghanistan soll an der russisch-afghanischen Grenze eine lebhafte militärische Thätigkeit entfalten; nach anderer Meldung sollen keine Truppenbewegungen stattgefunden haben.

Indien. An der afghanisch-indischen Grenze brachen ernstere Unruhen aus. Die Machsudi in Wasiristan sollen aufständisch sein, eine englische Truppenabtheilung überfallen, deren Führer getödtet und sodann die ihnen entgegengesandte grössere Abtheilung zurückgeworfen haben. Sie sollen mehrere englische Grenzposten niedergemacht, Waffen und Munition geraubt und eine ihnen unter Lieutenant Hennesey entgegengeworfene Verstärkung ebenfalls zurückgeschlagen haben. Der Regierungscommissär von Merw bot sich zu Verhandlungen an, wurde aber von den Machsudi abgewiesen.

Birma. Der Gokteikviaduct in den Schan-Hügeln, die höchste Eisenbahnbrücke der Welt, ist fertiggestellt und wird der Birma-Eisenbahngesellschaft übergeben.

Siam. Die erste Eisenbahnlinie des von der siamesischen Staatsverwaltung vorgesehenen Eisenbahnnetzes, die

Bangkok und Korat verbindet, wird in Gegenwart des Königs eröffnet, und sofort wird der gewöhnliche Verkehr auf der ganzen Strecke aufgenommen. Der Bau der Linie wurde im Jahre 1891 in Angriff genommen und kostete in Folge des pesthaften und gesundheitsgefährlichen Charakters der Waldzone, die die Bahn bis zur Ebene von Korat zu durchqueren hat, ungeheuere Menschenverluste.

China. Die verbündeten Truppen haben mit Boxern und regulären Truppen verschiedene Gefechte zu bestehen, und sie besetzen sieben Districte der Provinz Tschili südlich von Tientsin bis an die Grenze von Schantung. Französische und deutsche Generale nehmen mit Erlaubniss des Oberstcommandirenden General-Feldmarschall Waldersee die vor zwei Jahrhunderten von Jesuiten auf der Stadtmauer von Peking aufgestellten astronomischen Instrumente in Besitz; die eine Hälfte dieser Instrumente soll nach Paris, die andere nach Berlin gebracht werden. In einem 35 Meilen östlich von Peking entfernten Orte werden zwölf Katholiken ermordet; die militärischen Behörden nehmen die Verfolgung der Sache in die Hand. In der Nähe der Eisenbahn Tientsin—Tongku wird eine japanische Patrouille ermordet. Chinesen, die ein französisches Detachement in der Umgebung der südlich von Paotingfu gelegenen Ortschaft Tutschau angegriffen hatten, werden nach lebhaftem Kampfe in die Flucht geschlagen und verlieren 1000 Mann; die Franzosen stecken die Stadt in Brand. Die Zahl der nach Peking zurückkehrenden Chinesen soll neuerdings wachsen. Die deutsche Kalgan-Expedition kehrt zurück; sie traf auf keinen Widerstand; sie fand alles Eigenthum der Missionen von Peking bis zur Grenze zerstört und die chinesischen Christen beinahe vernichtet, doch verhängte sie wenig Strafen; ausser der Erhebung von Abgaben in den Städten, welche passirt wurden, zerstörte sie vier Boxerdörfer und liess sechs Boxerführer erschiessen, welche das Dorf Itzensekau, das von katholischen Christen bewohnt war, eingeäschert und die Christen niedergemacht hatten. Die Expedition bestätigt die Meldung von der Ermordung des Lieutenants Watts-Jones in Kweihsüatschang und erhielt Nachricht, dass 10 oder 12 Europäer auf Anordnung des Taotai in einem Orte hingemordet wurden; die meisten derselben waren Missionäre aus Schweden und Norwegen; überdies seien noch einige hundert christliche Eingeborene unter empörenden Umständen gemartert und getödtet worden. In der Provinz Schansi sollen stärkere reguläre Truppen unter General Ma stehen und die Pässe im Gebirge an der Grenze von Tschili besetzt halten. Lihungtschang erhält vom Hofe die Zustimmung zur Hinrichtung des Gouverneurs von Schansi, Yuehsien. Der neue Gouverneur von Schansi geht mit aller Strenge gegen die Boxer vor, lässt viele Anführer der Aufständischen öffentlich hinrichten und schützt die Missionäre mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln. Der Aufstand der Muhammedaner in Kansu nimmt einen ernsten Charakter an. Wutschau soll dem fremden Handel eröffnet werden. Die Vertheidigungswerke im Yangtsegebiete werden mit erneuter Lebhaftigkeit verstärkt. In den Provinzen Kwangsi und Kwangtung herrscht Unsicherheit; Piraterie und Räuberwesen nehmen sehr überhand, und die Beamten sind ausser Stande, die Ordnung wieder herzustellen. In der Stadt Hongkong sind zahlreiche Placate angeschlagen, welche die Bevölkerung aufreizen und erklären, dass die geheimen Gesellschaften die Fremden verjagen würden. In der Provinz Futschau nimmt die Bewegung eine bedrohliche Wendung, und es tauchen im Gebirge und an der Küste viele bewaffnete Banden auf. Auf den kleinen Inseln des chinesischen Festlandes haben Piraten die Gewalt an sich gerissen und plündern die Handelsschiffe; die dortigen chinesischen Behörden thun wegen Mangels an Truppen nichts gegen die Piraten. Die Aufrührer in Futschau sind nicht vom Fremdenhass geleitet, sondern von Noth, Hunger und Empörung über die schweren Steuern und die Bedrückungen der Mandarinen. Die Kaiserin-Witwe soll einen fünfzehnjährigen Knaben Namens Tunghan heimlich zum neuen Kaiser ernannt haben, dessen Thronbesteigung vorderhand nicht veröffentlicht werden darf. In der Mandschurei streifen Horden umher, welche die Wiederherstellungsarbeiten an der mandschurischen Bahn zu erschweren suchen und das Bahnpersonal und die Arbeiter überfallen. Jenseits des Amur kehren die Bewohner der chinesischen und mandschurischen Dörfer nach Einstellung der militärischen Operationen der Russen zurück und gründen, da die meisten Ortschaften zerstört sind, mit Erlaubniss der Russen neue Ansiedlungen. Der Fitschen-District in der Ostmongolei ist vollständig zerstört. Bei Tschunsau werden die Tungusen von den Russen mit bedeutenden Verlusten zurückgeschlagen. Die Russen rücken gegen Daguschan vor, wo sich die letzten organisirten chinesischen Truppen gesammelt haben, und besetzen die Stadt; die Chinesen flüchten auf Schiffen; nun ist im ganzen Bezirke die Ruhe wieder hergestellt. Eine gemeinsame Note der Gesandten der Mächte enthält die Bedingungen, unter welchen die Mächte mit China Frieden zu schliessen und ihre Truppen, welche Peking und die Provinz besetzt halten, zurückzuziehen bereit sind.

Korea. In Nordkorea sollen zwischen Mitschin und Huntschun Boxerbanden erschienen sein. (Wahrscheinlich Horden von chinesischen Truppen und Boxern, die von den Russen aus der Mandschurei vertrieben worden und auf koreanisches Gebiet übergetreten sind.)

Formosa. Auf Formosa ist eine aufständische Bewegung ausgebrochen, die offenbar bestrebt, das Joch der japanischen Herrschaft abzuschütteln.

Sumatra. Drei der hervorragendsten und einflussreichsten Häupter der Kriegspartei in Atjeh, nämlich Tuku Tji Gamalanga, Tuku Muda Gamalanga und Tuku Muda Peudada ergeben sich dem niederländischen Controleur von Kho Semaweh auf Gnade und Ungnade.

Philippinen. Der Gouverneur von Guam verlangt in Rücksicht auf drohende Hungersnoth von der Regierung die Zusendung von Nahrungsmitteln für die Eingeborenen.

Afrika.

Algier. Von Ain-Sefra geht der siebente Proviantzug nach Igli ab, und zwar unter derselben Bedeckung, die im Juli vorigen Jahres einen Angriff von 1200 Duimenia in der Nähe von Mungar abgeschlagen hat. Später geht eine Eisenbahncommission unter Bedeckung von zwei Bataillonen nach Igli ab.

Marokko. Die Stämme in der Gegend zwischen Tanger und Fez sollen sich empört haben und die Karawanen plündern; die Bewegung scheint sich nach Nordosten auszudehnen. — Die Regierung von Marokko zahlt der Familie Marcos 25.000 Frs. als Sühnegeld für die Ermordung des amerikanischen Staatsangehörigen Marcos, der in einem französischen Handelshause in Fez angestellt war. — Die Unterwerfung des einflussreichen Marabouts von Fidschidsch, Bu Amama, wird französischerseits als ein bedeutender Schritt in der Befestigung der französischen Herrschaft in Südalgerien und als die Erreichung des Zieles der südalgerischen Politik, einen Verkehrsweg zwischen dem Niger und Südalgerien zu schaffen, begrüsst. (Bu Amama reizte 1882 die Uled Sidi Scheikh zum Aufstande gegen Frankreich und war seitdem ein erbitterter Feind der Franzosen. In den letzten Jahren hatte er schon mehrmals um Verzeihung nachgesucht, sich aber stets im letzten Augenblicke eines anderen besonnen. Vor Kurzem hatte er sich nach Fidschidsch zurückgezogen, um dort als Heiliger seine Anhänger zu sammeln. Seine Agitationen waren bisher das hauptsächlichste Hinderniss der Befriedung Südalgeriens.) — Dem am Hofe des Sultans eingetroffenen deutschen Gesandten, Freiherrn v. Wentzingen, ist es gelungen, die drei hauptsächlichsten der deutschen Be-

schwerden in befriedigender Weise zu erledigen; es handelt sich dabei um die Bestrafung der Mörder des Handelsagenten in El Mekki, um Genugthuung wegen der Beraubung und Gefangenhaltung eines Schutzgenossen des Kaufmannes Dannenberg und um Sühne und Schadenersatz für die Gewaltthaten des Kaid von Ulad Haris gegen einen Handelsagenten des Kaufmannes Ficke.

Aegypten. Das ägyptische Kriegsamt richtet einen besonderen Dampferdienst von Assuan nach Wadi Halfa und einen Eisenbahndienst von Wadi Halfa nach Khartum ein. — Arabi Pascha, der Häuptling der ägyptischen Wirren im Jahre 1881, wird nächstens aus der Verbannung auf Ceylon entlassen werden.

Französischer Sudan. Zur Weiterführung der Mission Foureau-Lamy, also Herstellung directer Verbindungen zwischen Algerien und dem Sudan, ist Oberst Drujon für eine wichtige Mission in die Sahara ausersehen worden.

Tschadsee-Länder. Zwischen dem Niger und dem Tschadsee ist ein dritter Militärbezirk (territoire militaire) errichtet worden, dessen Hauptstadt Zinder ist. Dieser Bezirk steht unter der Leitung eines Militärcommandanten, des Generalgouverneurs von Französisch-Westafrika, und unterliegt denselben Bestimmungen wie der zweite Militärbezirk von Westafrika.

Britisch-Westafrika. In Kumassi werden 60 Häuptlinge eingesperrt. Der Rebellenhäuptling Kofi Kofia und auch Osei Kudschoe Krum von Bantama werden gefangen genommen. Die Strasse von Kumassi nach Berekum ist nun frei, und mit Ausnahme weniger Plätze ist die Gegend jetzt ruhig und sicher. — Zwischen den Kwaka Dua Dschuabins und den Kibbes bricht ein Streit aus; es werden Truppen ausgesandt, um die Unruhen zu dämpfen. (Kibbe ist eine grössere Stadt von Akim, und die Dschuabins sind ein Stamm, der von Aschanti während der Unruhen auswanderte, welche auf den Tod des Kwaka Dua II. folgten.)

Kamerun. Hauptmann v. Besser, gegen den wegen Ausschreitungen seiner Expedition in Nordwest-Kamerun Anklagen beim Gouvernement von Seite mehrerer Officiere der Schutztruppe eingegangen waren, hat den Befehl erhalten, nach Berlin zurückzukehren, wo er sich vor dem Militärgericht zu verantworten hat.

Französisch-Congo. Der Commissär Gentil ist in Bangi angekommen.

Congostaat. Im Lusambo Bezirke empören sich die eingeborenen Soldaten, und es wird zur Unterdrückung der Meuterei eine Expedition veranstaltet. Die Congoregierung hat auch gegen die Handelsgesellschaften vorgehen müssen, die bei der Einsammlung des Kautschuks gewaltthätige Mittel gebrauchten. Der Handelsagent Lemmens soll von Eingeborenen getödtet worden sein. — Die Angliederung des Congostaates an Belgien soll abermals, und zwar um zehn Jahre, verschoben werden.

Deutsch-Ostafrika. Der Stationschef von Bismarcksburg am Tanganyikasee, Oberlieutenant Fonck, wird auf einer Expedition gegen die Wahehe durch einen Streifschuss am Kopf und einen Speerstich in den rechten Unterarm schwer verwundet.

Portugiesisch-Ostafrika. Die Forschungsexpedition des Obersten Arnold am Zambesi ist erfolgreich gewesen. Der unruhige Häuptling Makombie hat sich unterworfen, und so haben die Zwistigkeiten zwischen der Mozambikgesellschaft und den Eingeborenen ein Ende.

Südafrikanische Republik. Zwischen den Engländern und den Buren finden allenthalben Gefechte und ernste Kämpfe statt. Die Engländer besetzen Lichtenburg. Angriffe der Buren auf Lichtenburg, Bethlehem, Vrede und Vryheid werden zurückgeschlagen; die Buren greifen auch ohne Erfolg Zourfontein, Stejnburg und Burgersdorp an. Die Buren besetzen Britstown und nehmen den britischen Posten in Helvetia. Die bedeutendste Wendung in diesem Kriege ist der Einfall der Buren in die Capcolonie, in welcher sich nun der Aufstand zu erheben anfängt.

Madagaskar. Die Anlage einer Telegraphenlinie von 1000 *km* Länge, welche die Hauptstadt Tananarivo mit dem wichtigsten militärischen Hafen der Insel Diego Suarez verbindet, ist vollendet.

JEDNOTA K POVZSUZENI PRUMYSLU V CECHACH

MISCELLEN.

Der Verkauf der dänischen Antillen. Der vielbesprochene Verkauf der dänischen Antillen, die ganz in der Interessensphäre der nordamerikanischen Union liegen, scheint nun zur Thatsache zu werden. In Washingtoner politischen Kreisen geht nach einer Meldung der „Kabel-Corr." die Behauptung, dass es dem amerikanischen Gesandten Svenson in Kopenhagen gelungen sei, die dänische Regierung zur Abtretung der Antillen an die Union gegen eine Entschädigung von 15 Millionen Kronen zu bewegen, und in Uebereinstimmung hiemit kommt aus Kopenhagen die Nachricht, dass sich der Reichstag demnächst in geheimer Sitzung mit der Frage, betreffend den etwaigen Verkauf der dänischen Antillen an die Vereinigten Staaten, zu beschäftigen haben werde. In der dänischen Hauptstadt gilt es als gewiss, dass die grosse Mehrheit der Abgeordneten im Principe dem Verkaufe zustimmen wird; übrigens sollen nicht sämmtliche drei, sondern nur zwei dieser Inseln an die Union abgetreten werden, nämlich St. Thomas und St. Jean, während Ste. Croix auch in Zukunft in dänischem Besitze bleiben würde.

Forschungen im afrikanischen Urwalde. Die geographische Gesellschaft in London hat einen vorläufigen Bericht über die letzten Reisen von *Harry Johnston* in *Britisch-Uganda* erhalten, der manche wichtige Neuigkeiten bringt. Besonders beschäftigt er sich mit der Zwergbevölkerung des Urwaldes, der sich zwischen dem Becken des Ituri-Flusses nach dem des Semliki ausdehnt. Es wurden viele Photographien von männlichen und weiblichen Zwergen, ihren Tänzen, ihren Geräthen und Häusern aufgenommen. Auch die Zwergstämme im Mboga-Bezirke nordwestlich vom Semliki-Flusse wurden untersucht. Johnston hat zwei verschiedene Typen in den Zwergvölkern erkannt: die eine mit schwarzer Hautfarbe und reichlicher Bekleidung mit harten, krausen, schwarzen Haaren auf dem Leibe, die andere mit rother oder gelber Hautfarbe, röthlichen Haupthaaren und gelblichgrauen Haaren auf dem übrigen Körper. Einige Zwerge, besonders solche jugendlichen Alters, zeigten eine vollständige Behaarung des ganzen Leibes, und nicht selten besassen auch die Frauen ordentliche Schnurrbärte. Unter den Eigenthümlichkeiten des Gesichtes fällt besonders die grosse und platte Form der Nase auf, die kaum noch einen erkennbaren Rücken und sehr grosse Flügel besitzt. Ferner sind die Zwerge durch eine sehr lange Oberlippe ausgezeichnet, die gar nicht oder nur unmerklich aufgebogen erscheint, im Gegensatze zu den wulstigen Lippen der echten Neger. In der Thierwelt des Urwaldes ist dem Forscher eine Art von Pferd oder Zebra aufgefallen, die bisher unbekannt oder wenigstens noch nicht beschrieben gewesen ist. Ausserdem gibt es dort auch Gorillas und Schimpansen, von denen einige Exemplare gefangen wurden. Der Erforschung des Berges Ruwenzori wurden drei Wochen gewidmet und das Gebirge bis zu einer bisher nicht erreichten Höhe erstiegen. Oberhalb der Höhe von 14.800 Fuss zeigte sich der Berg von Massen loser Steine bedeckt, die den Aufstieg äusserst schwierig machten. Schnee wurde in 13.000 Fuss Höhe gefunden, und der untere Rand des ewigen Schnees schien bei 13.500 Fuss erreicht zu sein. Auch die Beobachtungen und Sammlungen aus der Pflanzenwelt fielen überaus reichlich und neuartig aus. Besonders hervorgehoben werden zwei Arten einer riesigen Lobelia, ein Baumhaidekraut von 50 Fuss Höhe und ein Kreuzkraut in Baumform, das schon in den oberen Theilen des Kilima-Ndscharo gefunden wurde. Die zoologischen Sammlungen auf dem Berge lieferten ferner eine neue Affenart, neue Arten des Klippdachses und der Antilope und endlich eine grosse Zahl neuer Vögel, Reptilien und Insecten.

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE VORMALS CH. REISSER & M. WERTHNER.

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements

WIEN

II., Czerningasse Nr. 3, 4, 5 und 7

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für **Petroleum, Gas, Oel** und

elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher **gratis** und **franco**.

Export nach allen Weltgegenden.

ZOLL-COMPASS.

Der V. Jahrgang des „Zoll-Compass" wird, gleichwie der III. beziehungsweise der Ergänzungsband desselben (IV. Jahrgang) *lieferungsweise* zur Publication gebracht, und die einzelnen Lieferungen erscheinen nach Maassgabe der eintretenden Veränderungen in den betreffenden Zolltarifen.

Der gestellten Aufgabe, die für unseren Aussenhandel wichtigsten Länder successive in den Rahmen dieses Jahrbuches einzubeziehen, wird der erscheinende V. Jahrgang durch Neuaufnahme der Zolltarife der *australischen Colonien, Niederländisch-Indiens* und der *Philippinen* entsprechen.

Von dem in 20 Lieferungen erscheinenden V. Jahrgang sind bisher 12 Lieferungen publicirt worden, enthaltend die Tarife von Rumänien, Argentinien, Russland, Britisch-Indien, China, Japan, Korea, Persien, Oesterreich-Ungarn, Schweden, Norwegen, Helgoland, Italien, Argentinien (II. Auflage), Deutschland, Frankreich, Griechenland, Belgien, Vereinigte Staaten von Amerika, Schweiz und Vereinigte Staaten von Amerika (II. Auflage).

Preis per Lieferung 90 h. = 90 Pfg.

Zu beziehen durch das k. k. österr. Handels-Museum sowie durch jede Buchhandlung. Für *Deutschland* alleiniger Vertrieb durch E. S. Mittler & Sohn, Berlin S. W. 12, Kochstrasse 68—70

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Neue Schnellzüge Wien — Triest — Italien.

Vom *1. Februar 1901* angefangen werden zwischen Wien und Triest die neuen Schnellzüge Nr. 1/*b* und 2/*b* mit folgenden Abfahrts- und Ankunftszeiten täglich verkehren:

Abends 7 Uhr — ab *Wien S. B.* an — früh 6 Uhr 45 Min.
Früh 7 „ 10 Min. — an *Triest* . . ab — Abends 6 „ 35 „

Die Detailfahrordnung dieser besonders beschleunigten Züge, welche Wagen I. und II. Classe führen, ist in den publicirten Placaten und Taschenfahrplänen vom 1. October 1900 bereits enthalten.

Der um 7 Uhr Abends von Wien S. B. abgehende neue Schnellzug findet in Nabresina Anschluss nach Venedig (Ankunft daselbst um *10 Uhr 47 Min. Vorm.*) auf der Route Monfalcone—Cervignano und vermittelt somit *die kürzeste Verbindung zwischen Wien und Venedig.*

Der in der Relation Ostende (Calais)—Wien—Triest verkehrende *Schlafwagen* wird vom 1. Februar 1901 angefangen nicht mehr mit den Schnellzügen Nr. 2 (Wien ab 8 Uhr 25 Min. Abends) und Nr. 1 (Wien an 9 Uhr 15 Min. Vorm.), sondern mit den neuen Schnellzügen befördert werden.

Der bei den Schnellzügen Nr. 1 und 2 derzeit zwischen Wien und Venedig (via Cormons) verkehrende Schlafwagen wird vom 1. Februar l. J. angefangen zwischen *Wien und Abbazia—Mattuglie—Fiume* verkehren, während zwischen Wien und Venedig (via Carmons) bei diesen Zügen künftighin an Stelle des Schlafwagens ein directer Personenwagen I./II. Classe verkehren wird.

Das Aufgeld für die Benützung einer Schlafstelle Wien—Abbazia—Mattuglie—Fiume oder umgekehrt beträgt für die I. Classe 15 K. und für die II. Classe 12 K.

Ferner wird der zwischen *München und Triest* derzeit via Marburg verkehrende directe Personenwagen I./II. Classe künftighin auf der Route Laibach—Tarvis—Villach, und zwar zwischen Triest und Laibach mit den neuen Schnellzügen geführt werden. Die hiedurch erzielte *Kürzung* der Fahrdauer beträgt in der Richtung Triest—München 4½ Stunden, in der Gegenrichtung 2½ Stunden.

Wien, im Jänner 1901.

Die Generaldirection.

Gültig vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Gültig vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Triest—Kobe.

(Indien—China—Japan.) Abfahrt von Triest am 23. jedes Monates mit Berührung der Häfen: Fiume, Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe. — Die in den Monaten Juni, Juli und August von Triest auslaufenden Dampfer, berühren auf der Rückfahrt statt des Hafens von Bombay jenen von Calcutta. Die Gesellschaft behält sich vor, weitere drei Dampfer bei der Rückfahrt statt über Bombay über Calcutta oder Rangoon zu führen. — Die Abfahrts- und Ankunftszeiten in den Zwischenhäfen, ausgenommen Bombay, können nach Umständen verfrüht oder verspätet werden. — Der Aufenthalt in Fiume auf der Rückfahrt wird nach Massgabe der Ein- und Ausladung auf die unbedingt nothwendige Zeit verlängert oder verkürzt werden. Ausser den in der Fahrordnung bezeichneten Echellen können noch in der Hin- oder Rückfahrt nach Bedarf chinesische oder japanische Häfen, sowie Manila angelaufen werden, und wird in diesem Falle die etwaige Verzögerung nach Thunlichkeit eingebracht.

Triest—Bombay.

(Directer Dienst.) 11 Abfahrten im Jahre 1900, u. zw. von Triest am 3. der Monate Jänner bis Juni und September bis December; ferner am 12. März. Berührt Port Said, Suez, Aden und Bombay. — Anschluss in Bombay an die Kobe Linie (Hinfahrt). — Die Ankunft oder Abfahrt in den Zwischenhäfen kann nach Massgabe der Bedürfnisse verfrüht oder verspätet werden. Die Ankunft im Endhafen darf jedoch keine Verspätung erleiden.

Triest—Rangoon—Calcutta.

10 Abfahrten von Triest im Jahre 1900, u. zw. am 15. Jänner, 15. Februar, 15. April, 15. Mai, 9. Juli, 3. August, 15. September, 15. October, 15. November und 15. December. Berührt die Häfen Fiume (mit Ausnahme des Dampfers vom 3. August), Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta. — Auf der Hin- und Rückfahrt reservirt sich die Gesellschaft, ausgenommen in der Hinreise im Monate August und in der Rückreise im März, das facultative Anlaufen von Häfen des rothen Meeres, Karachi, Cochin, Coconada, Madras und anderer Häfen der Coromandelküste, und auf der Rückfahrt das Anlaufen von birmanischen Häfen, sowie Alexandrien, Ancona und Venedig. — Der Lloyd verpflichtet sich, in den Monaten März und Juni, wo die directen Fahrten nach Calcutta fehlen, eine directe Verbindung zwischen Bombay und Calcutta, sei es mit eigenen oder durch einen Verbandsdienst mit fremden Dampfern herzustellen. — Die am 15. October, 15. November und 15. December von Calcutta ausgehenden Heimfahrten werden von den Schiffen der Linie Triest—Kobe vollführt. Die Gesellschaft behält sich vor, weitere 3 von Kobe zurückkehrende Dampfer, statt über Colombo-Bombay über Penang—Calcutta—Colombo zu führen. Im Bedarfsfalle können die Ankünfte und Abfahrten von Calcutta verfrüht oder verspätet werden.

NB. Sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt entfällt das Anlaufen von Bombay, nach Massgabe der Ladungsverhältnisse.

Zweiglinie Bombay—Shanghai.

6 Abfahrten von Bombay im Jahre 1900 u. zw. am 23. der Monate Februar, April, Juni, August, October und December. Läuft die Häfen Singapore, Hongkong und Shanghai an, ebenso auf der Rückfahrt. — Die Gesellschaft behält sich vor, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt andere Zwischenhäfen zu berühren. — Die Ankünfte und Abfahrten in allen Echellen können mit Rücksicht auf die Erreichung des Anschlusses an die Linie Triest—Kobe verfrüht oder verspätet werden.

JEDNOTA
K POUZBUZEN
PRUMYSLU

Giltig vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Giltig vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eililinie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Donnerstag 10 Uhr Früh, in Cattaro Freitag 12 Uhr Mittags, berührt.: Pola, Zara, Spalato, Gravosa.

Retour ab **Cattaro** Freitag 2½ Uhr Nachm., in Triest Samstag 5½ Uhr Früh.

Anschluss in **Triest** an die Eilzüge von und nach Wien.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der Linie **Metkovich** *A* und in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Bari** und **Brindisi**.

Linie Triest—Metkovich *A*.

Ab **Triest** jeden Mittwoch 7 Uhr Früh, in Metkovich Freitag 4½ Uhr Nachm.. berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Gelsa, S. Martino, Macarsca, Gvadaz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in Triest Dienstag 1½ Uhr Nachm.

Anschluss auf der Hinfahrt in Spalato an die Hinfahrt der beschleunigten Eililinie Triest—Cattaro.

Linie Triest—Metkovich *B*.

Ab **Triest** jeden Samstag 7 Uhr Früh, in Metkovich Montag 5 Uhr Nachm.. berührt.: Pola, Lussinpiccolo, Zara, Ziarin, Sebenico, Rogosinzza, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Almissa, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Triest Freitag 6 Uhr Abends.

Anschluss auf der Rückfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Montag, Mittwoch und Freitag um Mitternacht, Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag 6½ Uhr Früh.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Dienstag und Freitag 11 Uhr Nachts, Ankunft in Triest den darauffolgenden Tag 6½ Uhr Früh.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch 2½ Uhr Nachmittags, in Zara Donnerstag 5 Uhr Nachm., berührt.: Ossero, Rabaz, Malinska, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Veicassione, Porto Manzo.

Retour ab **Zara** Sonntag 5½ Uhr Früh, in Pola Montag 4 Uhr Früh

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in **Cattaro** Donnerstag 7½ Uhr Abends, berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa Castelnuovo, Teodo und Risano.

Retour ab **Cattaro** jeden Montag 1. Uhr Vorm., in **Triest** Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an Hinfahrt der Linie **Pola—Zara**.

Anmerkung. Diese Linie wird von **Cattaro** nach **Bari, Brindisi, Antivari, Dulcigno, Medua Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu** und **Santa Maura** verlängert. Auf der Rückfahrt von **Bari** und **Brindisi**. Anschluss nach Dalmatien mit der rückkehrenden **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Freitag 7 Uhr Früh, in Spizza daranffolgenden Mittwoch 11 Uhr Vorm. berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto-Risano, Persagno, Cattaro, Budua.

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch 11½ Uhr Vorm., in Triest daranffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung. Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Meglina angelegt.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eililinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Mittwoch 12 Uhr Mittags, in Alexandrien Sonntag 6 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 4 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen** Linie A.

Eililinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag 11½ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 10 Uhr Vorm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschlüsse: In **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt an die Rückfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Albanien** und **Dalmatien**, in **Corfu** auf der Hinfahrt an die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch-Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt an die **Thessalische** Linie A (Rückfahrt).

Griechisch-Orientalische Linie *A*.*)

Ab **Triest** jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., in Smyrna Montag 5 Uhr Früh, berührt Fiume, Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè. Rückfahrt von Smyrna jeden zweiten Samstag***) 3 Uhr Nachm., in Triest den zweitnächsten Sonntag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In Piräus an die Eililinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Hinfahrt nach den Häfen Syriens und Caramaniens (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt).

NB. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eililinie Triest—Alexandrien.

**) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29. Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30 Dec.

***) Am 13. und 27. Jänner, 10. und 24. Febr., 10. und 24. März, 7. und 21. April, 5. und 19. Mai, 2., 16. und 30. Juni, 14. und 28. Juli, 11. und 25. August, 8. und 22. September, 6. und 20. October, 3. und 17. November, 1., 15. und 29. Dec.

Griechisch-Orientalische Linie *B*.*)

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., über Smyrna nach Constantinopel, dort an den zweiten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührt: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt jeden zweiten Montag***) 4 Uhr Nachm., an in Triest zweitnächsten Sonntag 8 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten December, Jänner und Februar wird die Linie nur bis **Smyrna** geführt.

Anschlüsse: In **Piräus** an die Eililinie **Triest—Constantinopel** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, überdies auf der Hinfahrt an die Thessalische Linie A Rückfahrt nach Candien etc.; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie B. Rückfahrt), sowie nach Constantinopel (Syrisch-Caramanische Linie, Hinfahrt) und überdies in den Monaten vom September bis Ende Februar auf der Hinfahrt nach **Caramanien** und **Syrien** (**Syrisch-Caramanische** Linie, Rückfahrt); in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie an die **Donaulinie**.

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Eililinie Triest—Alexandrien**.

**) Am 7. und 21. Jänner, 4. und 18. Februar, 4. und 18. März, 1., 15. und 29. April, 13. und 27. Mai, 10. und 24. Juni, 8. und 22. Juli, 5. und 19. August, 2., 16. und 30. September, 14. und 28. October, 11. und 25. November, 9. und 23. Dec.

***) Am 15. und 29. Jänner, 12. und 26. Febr. 12. und 26. März, 9. und 23. April, 7. und 21. Mai, 4. und 18. Juni, 2., 16. und 30. Juli, 13. und 27. August, 10. und 24. September, 8. und 22. October, 5. und 19. November, 3., 17. und 31. Dec.

Thessalische Linie *A*.*)

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag**) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6½ Uhr Früh, über Fiume, Durazzo, Valona, Corfu, Argostoli, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagach. Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt jeden zweiten Samstag***) 8 Uhr Früh, in Triest zweitnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eililinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie B in derselben Richtung und auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Griechisch-Orientalischen** Linie B; in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie an die **Donaulinie**.

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Eililinie Triest—Alexandrien**.

**) Am 4 und 18. Jänner, 1. und 15. Februar, 1., 15. und 29. März, 12. und 26. April, 10. und 24. Mai, 7. und 21. Juni, 5. und 19. Juli, 2., 16. und 30. August, 13. und 27. September. 11. und 25. October, 8. und 22. November, 6. und 20. Dec

***) Am 6. und 20. Jänner, 3. und 17. Februar, 3., 17. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23. Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 13. und 27. October, 10. und 24. November, 8. und 22. Dec.

Thessalische Linie *B*.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel übernächsten Mittwoch 6 Uhr Vorm., berührt: Durazzo, Valona, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, an **Triest** zweitnächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eililinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie A in derselben Richtung; in **Smyrna** auf der Rückfahrt an die Griechisch-Orientalische Linie B in derselben Richtung; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie an die **Donaulinie**.

*) Am 11. und 25. Jänner, . und 22. Februar, 8. und 22. März, 5. und 19. April, 3., 17. und 31. Mai, 14. und 28. Juni, 12. und 26. Juli, 9. und 23. August, 6. und 20. September, 4. und 18. October, 1., 15. und 29. November, 13. und 27. Dec.

**) Am 13. und 27. Jänner, 10. und 24. Februar, 10. und 24. März, 7. und 21. April, 5. und 19. Mai, 2., 16. und 30. Juni, 14. und 28. Juli, 11. und 25. August, 8. und 22. September, 6. und 20. October, 3. und 17. November, 1., 15. und 29 Dec.

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom September bis Ende Februar; vierzehntägig vom März bis Ende August.

Ab **Alexandrien** Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel den übernächsten Sonntag 5 Uhr Früh über Port Said, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersina, Rhodus, Khios, Smyrna, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Vorm.,

Anschlüsse: In **Alexandrien** an die Eililinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in **Smyrna** auf der Hinfahrt an die Griechisch-Orientalische Linie A und B Rückfahrt nach Syra und Piräus (in den Monaten März bis Ende August nur mit der Linie B), sowie an die **Thessalische** Linie B (Rückfahrt) nach **Candien, Cerigo**, etc.

*) Am 2., 9., 16., 23. und 30. Jänner, 6., 13., 20. und 27. Februar, 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15., und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4., 11., 18. und 25. September, 2., 9., 16., 23. und 30. October, 6., 13., 20. und 27. November, 4., 11., 18. und 25. December.

**) Am 7., 14., 21. und 28. Jänner, 4., 11., 18. und 25. Februar, 4., und 18. März, 1., 15. und 29. April, 13. und 27. Mai, 10. und 24. Juni, 8. und 22. Juli, 5. und 19. August, 2., 9., 16., 23. und 30. September, 7., 14., 21. und 28. October, 4., 11., 18. und 25. November, 2., 9., 16., 23. und 30. December.

Linie Constantinopel—Batum.

Von **Constantinopel** ab jeden Samstag 12 Uhr Mittags, in Batum jeden Donnerstag 6 Uhr Früh, über Ineboli, Samsun, Kerasunt, Trapezunt, Rizeh; Rückfahrt von **Batum** jeden Freitag 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie Constantinopel—Odessa und der Donaulinie.

Linie Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm., in Odessa Samstag 7 Uhr Früh; Rückfahrt von **Odessa** jeden Montag 3 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 7 Uhr Früh.

Linie Constantinopel—Costanza.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 3 Uhr Nachm., in **Costanza** Montag 6 Uhr Früh; über **Burgas** (auf der Rückfahrt auch Varna); Rückfahrt von **Costanza** jeden Montag 8 Uhr Abends, in **Constantinopel** Donnerstag 9 Uhr Früh.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** jeden Freitag 4½ Uhr Früh, in Prevesa 5 Uhr Nachm.: über Sajada, Parga, Sta. Maura.

Rückfahrt von **Prevesa** jeden Dienstag 6 Uhr Früh, in Corfu 6½ Uhr Abends.

Anschluss in Corfu auf der Rückfahrt an die Eililinie Triest—Constantinopel in beiden Richtungen.

Donaulinie.

Von **Constantinopel** jeden Donnerstag 2 Uhr Nachm., in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, über Costanza, Sulina, Braila. Rückfahrt von **Galatz** jeden Mittwoch 9 Uhr Früh, in Constantinopel Freitag 7 Uhr Früh.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Eililinie Triest—Constantinopel, sowie an die Thessalische Linie (Rückfahrt).

Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Vorkehrungen.

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE VORMALS CH. REISSER & M. WERTHNER.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXVII. Jahrgang. WIEN, FEBRUAR 1901. Nr. 2 Beilage.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:
Ganzjährig K. 10·—, M. 10·—, Frs. 12·50 ohne Postversendung.
„ K. 11·20, M. 11·20, Frs. 14·— mit „

Insertionsbedingungen:
Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite K. 10·—.

JEDNOTA K POVZBUZENÍ PRUMYSLU V CECHACH

KAISERL. KÖNIGL. PRIVILEGIRTE

TEPPICH- UND MÖBELSTOFF-FABRIKEN

VON

PHILIPP HAAS & SÖHNE

WIEN

WAARENHAUS: I., STOCK-IM-EISENPLATZ 6.

FILIALEN:

VI., MARIAHILFERSTRASSE 75 (MARIAHILFERHOF); IV., WIEDENER HAUPTSTRASSE 13
III., HAUPTSTRASSE 41

EMPFEHLEN IHR GROSSES LAGER IN

MÖBELSTOFFEN, TEPPICHEN, TISCH-, BETT- UND FLANELLDECKEN, LAUFTEPPICHEN IN WOLLE, BAST UND JUTE, WEISSEN VORHÄNGEN UND PAPIERTAPETEN

SOWIE DAS GROSSE LAGER VON

ORIENTALISCHEN TEPPICHEN UND SPECIALITÄTEN.

NIEDERLAGEN:

BUDAPEST, GISELAPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). PRAG, GRABEN (EIGENES WAARENHAUS). GRAZ, HERRENGASSE. LEMBERG, ULICY JAGIELLONSKIEJ. LINZ, FRANZ JOSEF-PLATZ. BRÜNN, GROSSER PLATZ. BUKAREST, NOUL PALAT DACIA-ROMANIA. MAILAND DOMPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). NEAPEL, PIAZZA S. FERDINANDO. GENUA, VIA ROMA. ROM, VIA DEL CORSO.

FABRIKEN:

WIEN, VI., STUMPERGASSE. EBERGASSING, NIEDER-OESTERREICH. MITTERNDORF. NIEDER-OESTERREICH. HLINSKO, BOEHMEN. BRADFORD, ENGLAND. LISSONE, ITALIEN. ARANYOS-MAROTH, UNGARN.

FÜR DEN VERKAUF IM PREISE HERABGESETZTER WAAREN IST EINE EIGENE ABTHEILUNG IM WAARENHAUSE EINGERICHTET.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Giltig ab 1. Februar 1901.

FAHRPLAN.

Giltig ab 1. Februar 1901.

S. Z. 4/a I. II. III.	S. Z. 4 I. II. III.	P. Z. 14 I. II. III.	S. Z. 4/c Schlf. I. Cl.	P. Z. 8 I. II. III.	P. Z. 12 I. II. III.	S. Z. 2/b I. II.	S. Z. 2 I. II. III.	P. Z. 10 I. II. III.	S. Z. 6 I. II. III.				P. Z. 13 I. II. III.	S. Z. 3 I. II. III.	S. Z. 3/a I. II. III.	P. Z. 7 I. II. III.	P. Z. 9 I. II. III.	S. Z. 3/c I. Cl.	S. Z. 5 I. II. III.	S. Z. 1/b I. II.	S. Z. 1 I. II. III.	P. Z. 11 I. II. III.
745	815	845	1125	100	430	700	825	840	945	ab	**Wien** (Südbahnhof)	an	745	850	945	707	400	600	820	645	915	115
e815	.	923	.	136	508	.	e836	936	.	au	**Baden**		706	.	914	Ueber	325	.	.	.	.	1237
837	859	1007	1217	207	537	751	94	1021	1036	⩻	**Wiener-Neustadt**		620	758	852	Pottend.	256	507	728	555	824	1203
1013	1038	1228	151	422	752	930	1109	1218	1210	⩻	**Semmering**		429	646	731	322	101	.	613	441	708	1019
1036	1059	1258	212	454	821	951	1130	129	1231		**Mürzzuschlag**		352	620	700	231	1213	327	547	412	637	942
1107	1254	.	.	606	.	.	.	.	.		**Neuberg**		256	.	616	.	1117	.	.	.	530	.
1119	.	213	.	609	931	.	.	259	.		**Kapfenberg**		217	.	57	1250	1021	.	.	.	.	833
148	.	.	.	836	.	.	.	.	.		**Au Seewiesen**		.	.	405	.	.	.	.	.	.	600
1126	1143	2 0	259	920	938	1039	1218	308	115		**Bruck a. d. M.**		210	523	550	1226	1007	237	451	314	534	826
1145	.	343	320	819	1051	1218	.	415	.		**Leoben**		137	.	520	1119	911	210	.	.	447	619
235	.	806	.	.	.	.	.	950	.		**Eisenerz**		1025	.	1025	528	558	.	.	.	.	.
216	.	556	.	.	141	.	.	703	.		**Selzthal**		1030	.	231	835	.	.	.	.	221	221
.	.	.	.	.	820	.	.	535	.		**Worgl**		.	.	.	1038	.	.	.	.	746	746
.	.	.	.	.	931	.	.	735	.		**Innsbruck**		.	.	.	858	.	.	.	.	633	633
431	.	1027	726	.	637	718	.	1120	.		**Villach**		558	.	1200	451	.	958	.	.	928	.
1105	.	.	120	.	210	210	.	1025	.		**Venedig**		.	.	445	510	.	316	.	.	210	.
	1215	357		818	1100	1139	120	504	213		**Graz**		1230	420		1003	805		349	206	431	700
	150	629		1028		.	.	658	.		**Spielfeld**		1013	320		816	601		.	.	.	
	432	754		.		.	.	813	.		**Purkla** (Gleichenb.)		.	1111		517	448		.	.	.	
	630	.		.		.	.	1017	.		**Luttenberg**		.	840		310	.		.	.	.	
	214	704		1112		1253	236	741	323		**Marburg** (Hptbhf.)		940	256		740	527		230	1249	310	
	645	1132		.		.	617	103	617		**Klagenfurt**		545	1009		215	.		1148	735	1148	
	815	101		.		.	712	237	712		**Villach**		.	835		1245	.		1056	543	1056	
	101	728		.		.	1049	713	1049		**Toblach**		.	.		715	.		743	100	743	
	600	1203		.		.	145	1115	145		**Bozen Gries**		.	.		1245	.		419	840	419	
	745	153		.		.	310	.	310		**Meran**		.	.		815	.		300	640	300	
	744	133		.		.	319	.	316		**Trient**		.	.		1058	.		256	721	256	
	829	216		.		.	403	.	403		**Mori**		.	.		957	.		221	641	221	
	950	329		.		.	509	.	509		**Arco**		.	.		813	.		107	.	107	
	1008	346		.		.	526	.	526		**Riva**		.	.		756	.		1250	.	1250	
	1023	420		.		.	.	.			**Verona**		.	.		635	.			500	.	
	239	741		1209		.	305	828			**Pragerhof**		850	229		653	432			.	238	
	313	838		.		.	349	939			**Pettau**		727	145		543	.			.	156	
	344	906		140		209	412	1003			**Cilli**		731	129		521	250			1131	133	
	416	940		224		239	442	1042			**Steinbrück**		655	1257		440	205			1101	100	
	748	.		.		.	724	420			**Agram**		.	750		1254	940			.	940	
	533	1115		431		350	553	1243			**Laibach**		522	1129		250	1215			952	1151	
	726			723		541	743	323			**St. Peter in Krain**			952		1240	914			818	1015	
	937			917		.	917	.			**Abbazia-Mattuglie**			803		.	531			531	823	
	1110			100		.	100	940			**Pola**			520		.	200			230	615	
	834			942		642	857	451			**Nabresina**			832		1051	715			705	850	
	.			.		1047	.	930			**Venedig via Cervignano**			.		700	.			1020	.	
	947			1118		845	1008	634			**Görz**			705		925	524			524	657	
	857			616		.	210	1105			**Venedig via Cormons**			1025		445	1035			1035	210	
	230			.		.	559	205			**Bologna**			630		205	450			450	1035	
	603			.		.	1045	634			**Florenz**			300		900	1050			1050	610	
	1125			.		.	640	110			**Rom**			930		230	940			940	1110	
	700			.		.	1045	1130			**Neapel**			1105		515	1105			1105	600	
	225		610	.		.	735	615			**Mailand**			105		1125	.	1050		.	735	
	652		915	.		.	1155	1010		⩻	**Genua**	⩻		815		640	.	720		.	303	
	1247		222	.		.	1018	637		⩻	**Nizza**	⩻		1220		1020	.	1118		.	325	
	900			1025		710	940	535		an	**Triest**	ab		800		955	600			635	815	
650	740	1050	1130	140	530	ab	**Wien** (Südbahnhof)	an	854	950	140	507	535	1150	935	
921	1043	1252	257	429	800	an	**Sopron**	↑	558	723	1057	115	330	745	628	
1055	1237	207		644	934	⩻	**Szombathely**		400	552	904		219	610	440	
135	342	408		1005			**Nagy-Kanizsa**		1245		605		1220		205	
845	919	845					**Zágráb**		739				707		.	
444	718	650				↓	**Barcs**	⩻	915				845		1105	
1000	120					an	**Pakrácz**	ab	250						600	

Die **Nachtzeiten** von 600 Abds. bis 559 Früh sind durch **Unterstreichen** der Minutenziffern bezeichnet.

Expresszug Wien-Nizza via Leoben, Villach, Pontebba bis 29. April täglich. Anschluss von St. Petersburg und Warschau in Wien jeden Dienstag.

Expresszug Nizza-Wien via Pontebba-Villach-Leoben täglich bis 30. April. Anschluss nach St. Petersburg-Warschau in Wien jeden Donnerstag.

Die links von den Stationsnamen stehenden Zeitangaben sind von oben nach unten, die rechts stehenden von unten nach oben zu lesen.

Speiswagen: Wien-Leoben-Nizza bei den Expresszügen Nr. 4/c und 3/c.

Schlafwagen (I. Classe): Calais-Ostende-Wien-Triest (Wien ab 700, Wien an 645), Wien-Abbazia-Fiume via St. Peter (Wien ab 825, Wien an 915), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala (Wien ab 945, Wien an 820).

Directe Wagen (I., II. Classe): Wien-Leoben-Venedig-Mailand, Klagenfurt und Villach, und Wien-Pontafel (auch III. Classe) (Wien ab 745, Wien an 915), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala, Wien-Marburg-Meran (Wien ab 945, Wien an 820), Wien-Abbazia, Fiume (Wien ab 815, 825, Wien an 850, 915), Wien-Görz-Cormons, Wien-Pola (Wien ab 815, Wien an 850), Wien-Cormons-Venedig (Wien ab 825, Wien an 915), Wien-Sopron-Pécs-Essegg (Wien ab 650, 740, Wien an 853, 935), Wien-Sopron-Zákány-Agram (Wien ab 1050, Wien an 535).

Fahrpläne sämmtlicher Linien im Taschenformat sind bei den Bahnhof-Cassen, jene für die Wiener Localstrecken auch in den Tabak-Trafiken käuflich zu haben.

Februar 1901. Nr. 2.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

JEDNOTA K POVZBUZENI PRUMYSLU V CECHACH

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K. = 10 Mark.

INHALT: Der Handel der Philippinen. — Der Handel von Siam. — Klautschou im Jahre 1900. — Geldwesen, Masse und Gewichte im Vilayet Bagdad. — Chronik. — Miscellen: Ein österreichisch-ungarisches Settlement in Tien-Tsin.

DER HANDEL DER PHILIPPINEN.

Obzwar die Amerikaner anscheinend noch lange nicht in den unbestrittenen Besitz der Philippinen gelangt sind und die Pacification der Inseln noch viel Zeit und Mühe kosten dürfte, beginnt man doch in den Vereinigten Staaten bereits an die commercielle Eroberung des Archipels zu gehen. Die mannigfachen Versuche der amerikanischen Kaufmannswelt, auf den Philippinen festen Fuss zu fassen, werden durch amtliche Informationen über die Handels- und Wirthschaftsverhältnisse auf den philippinischen Inseln unterstützt. Vor Kurzem ist eine beachtenswerthe Broschüre [1]) über den Handel der Philippinen erschienen, welche die *Section of foreign markets* des amerikanischen Ackerbaudepartements veröffentlicht hat. An der Hand derselben soll im Folgenden eine Skizze des Ein- und Ausfuhrhandels der Philippinen gegeben werden. Freilich muss vorausgeschickt werden, dass die Daten etwas veraltet sind, da die amtliche spanische Handelsstatistik für die Philippinen bloss bis zum Jahre 1894 reicht. Seither ist der Handel der Inseln zum grössten Theile unterbunden gewesen, und wenn auf den Philippinen ruhige Verhältnisse wiederkehren, wird der Handel auf diesen Inseln, wo die alten Beziehungen mit Spanien ganz abgebrochen sind, fast überall gewissermaassen jungfräulichen Boden vorfinden. Allerdings sichern sich die Amerikaner bei Zeiten einen ordentlichen Vorsprung vor der europäischen Concurrenz, die trotzdem auf manchem Gebiete in der Lage sein dürfte, mit der noch keineswegs alle Zweige umfassenden amerikanischen Industrie in erfolgreichen Wettbewerb zu treten. Es wäre demnach gewiss nicht ganz aussichtslos, wenn sich auch unsere Kaufleute für die Philippinen als Absatzgebiet für Industrieerzeugnisse interessiren würden.

Im Jahre 1894, wie schon erwähnt, dem letzten, für welches handelsstatistische Daten vorliegen, bewerthete sich der Import der Philippinen mit 28,558.552 Pesos oder rund 14,250.000 $, wogegen sich der Export des Archipels auf 33,149.984 Pesos oder rund 16,500.000 $ belief. Diese Ein- und Ausfuhrsummen sind jedoch anormal niedrig, wie aus einem Vergleich mit den vorhergehenden Jahren erhellt; der Durchschnitt der Jahre 1880—1894 ergibt einen Import von über 17 und einen Export von über 20 Millionen Dollars, für die Jahre nach 1894 liegen bloss Schätzungen von Consuln vor, die den auswärtigen Handel in den letzten Jahren wesentlich geringer anschlagen als die Ziffern pro 1894; zweifellos hat ja auch die Insurrection und der amerikanische Feldzug den Handel der Philippinen arg in Mitleidenschaft gezogen.

[1]) Trade of the Philippine Islands. By Frank H. Hitchcock, Chief, Section of foreign markets. Department of Agriculture. Washington.

Bisher entfiel der bei weitem grösste Antheil am Importhandel der Philippinen auf Grossbritannien, China, Spanien und Amerika, die zusammen ungefähr 80 Percent der philippinischen Waareneinfuhr deckten; die Antheile der übrigen Länder sind überaus geringfügig, wie aus nachfolgender Tabelle erhellt, die sich auf das Jahr 1893 bezieht; von der philippinischen Einfuhr entfielen auf:

	Pesos	Percent
Grossbritannien	6,929.662	26·73
China (inclusive Hongkong)	3,650.034	14·08
Spanien	8,327.691	32·13
Amerika	1,560.695	6·02
Deutschland	2,033.031	7·84
Frankreich	778.183	3
Indo-China	844.915	3·26

Der Rest zersplittert sich in viele kleine Antheile anderer Länder, unter denen auch *Oesterreich-Ungarn* mit einem Absatz in der Höhe von 102.725 Pesos (oder 0·4 Percent) figurirt (nach unserer Statistik vorzugsweise *Bier* und *Papier*).

Eine nähere Untersuchung des Imports der Philippinen ergibt folgendes Resultat.

Eine grosse Rolle spielen in der Einfuhrliste vorerst Nahrungs- und Genussmittel, die dem Werthe nach etwa 25 Percent der gesammten Waareneinfuhr ausmachen. Von grösster Bedeutung ist hier der Import von Wein, Reis, Mehl, Conserven und Spirituosen; geringere Bedeutung kommt der Einfuhr von Bier, Oel, Thee, Butter und Käse u. s. w. zu. Von den Artikeln, die uns interessiren können, sei erwähnt, dass sich der Weinimport der Philippinen 1894 mit 955.783 $, der Mehlimport mit 467.194 $ und der Bierimport mit 75.066 $ bewerthete.

Unter den Industrieerzeugnissen, die die Philippinen importiren, kommt die weitaus grösste Bedeutung den Baumwollwaaren zu, deren Importwerth, soweit die Statistik reicht, über 40 Percent der gesammten Einfuhr des Archipels ausmacht, da sie sich mit 5—6 Millionen Dollars bewerthet. Baumwollgarne, Baumwollgewebe sowie baumwollene Wirkwaaren sind die bedeutendsten Posten dieses Einfuhrhandels. Doch spielen auch Spitzen und Tüll, Velveteen und Corduroy sowie ähnliche Fabricate keine kleine Rolle. Den Baumwollwaaren zunächst an Bedeutung rangiren in der Einfuhrliste der Philippinen Petroleum (vorwiegend amerikanischer Provenienz), dann Eisen- und Stahlwaaren, worunter vorzugsweise Draht, Nägel, Schrauben u. s. w. Weiter sind hervorzuheben Papier, vornehmlich Schreib- und Druckpapier, dann Jute- und Leinenwaaren, Kerzen und Zündhölzchen. Von geringerer Bedeutung war die Einfuhr von Seidenwaaren, keramischen Artikeln und Lederwaaren.

Die Ausfuhr der Philippinen umfasst grösstentheils landwirthschaftliche Erzeugnisse. Die Stapelartikel de Archipels sind Hanf und Rohrzucker, auf die in Regel 75 Percent der Gesammtausfuhr der Philip entfallen; neben Hanf und Zucker spielen noch T Tabak in Blättern sowie Cigarren und Cigaret

Rolle im Exporte; gering ist die Bedeutung der Ausfuhr von Kaffee, Sapanholz, Indigo, Häuten, Oelen, Reis, Kopal, Perlmutter u. A. m.

Der Export von Manila-Hanf, der auf den Philippinen „Abacá" heisst, belief sich 1894 auf 94.974 *t* im Werthe von 7,243.842 *$*; der Rohrzuckerexport stellte sich im selben Jahre auf 464,395.236 Pfund im Werthe von 5,476.617 *$*. Der Hanf geht vorzugsweise nach England und Amerika; den gleichen Weg nimmt auch der Rohrzucker der Philippinen, von dem jedoch ein beträchtlicher Theil in China, Hongkong und Singapore Absatz findet.

*

Im letzten Hefte des „Bulletin of the Department of Labor" sind einige interessante Daten über *Preise und Löhne in Manila* veröffentlicht, die ein Delegirter für die panamerikanische Ausstellung gesammelt hat. Die Tabellen umfassen die Detailpreise der wichtigsten Gebrauchsartikel, die im April 1900 in Manila galten, und geben an, ob die betreffenden Artikel für den Gebrauch der Weissen, der Eingeborenen oder der Chinesen bestimmt sind. Zur Illustration der Wirthschaftsverhältnisse in Manila führen wir nachstehend einige dieser Preise an. Brot kostet per Pfund 4 Cents, Butter per Pfund 56 Cents, europäischer Käse 37 1/2 Cents, condensirte Milch per Kanne (von 18 Ounces) 25 Cents, brauner Zucker per Pfund je nach Qualität 5—7 1/2 Cents, importirter Essig per 3/4 *l* 12 1/2 Cents, ordinärer Rothwein per 16 *l* 2 *$*, besserer *$* 3·25, Kerzen per Pfund 12 1/2 Cents, Seife per 25 Pfund *$* 1·25, je nach Qualität.

Die Löhne schwanken für eingeborene und chinesische Arbeiter zwischen 25 Cents und 1 *$* per Tag; Europäer sind besser gezahlt. In der Tabakindustrie steigen die Löhne auch für Eingeborene bis 2 *$* im Tag. Die Arbeitszeit in Fabriken beträgt in der Regel bloss acht Stunden täglich und steigt selten bis auf zehn Stunden.

L.

DER HANDEL VON SIAM.

(Bericht für das Jahr 1899 von *Hermann Gente*, Gerent des k. und k. Consulates in Bangkok.)

Die günstigen Resultate und die fortschreitende Entwicklung des Handels von Siam können auch im Jahre 1899 constatirt werden. Allerdings hat das Hauptproduct des Landes, Reis, durch eine ungünstige Regenzeit sehr gelitten, so dass der Export dieses für Siam ausschlaggebenden Artikels und damit die ganze Exportziffer einen Abfall zeigt, doch haben andere Artikel dazu beigetragen, diesen Ausfall einigermaassen zu vermindern. Dagegen hat jedoch der Import einen weiteren Fortschritt zu verzeichnen und stellt sich der Werth des Gesammthandels des Berichtsjahres auf zusammen 57,200.000 gegen 54,500.000 mex. Dollars im Vorjahre, zeigt also einen Aufschwung von 2,700.000 mex. Dollars.

Das seitens der Zollbehörden für das Jahr 1899 zur Verfügung gestellte statistische Material zeigt eine wesentlich detaillirtere Aufmachung und ermöglicht es, besser wie zuvor zu einer genaueren Beurtheilung der einzelnen Producte wie des Importes zu kommen. Leider ist jedoch der Antheil, den die Monarchie an dem Import in Siam nimmt, nicht gänzlich genau zu sehen, da ein grosser Theil von Waaren seinen Weg indirect nach Siam findet.

Die Anfragen aus der Monarchie wegen Geschäftsverbindungen etc. haben stetig zugenommen, und es ist mit Genugthuung zu verzeichnen, dass im Berichtsjahre der Leiter eines grösseren Etablissements persönlich die siamesischen Verhältnisse einem eingehenden Studium unterzogen hat, wie auch der Vertreter einer Reihe von anderen Fabrikanten, welche sich zu dem Zwecke vereinigt hatten. Es ist zu hoffen, dass dies nur der Anfang eines weiter stetig wachsenden Interesses an dem Handel Siams ist.

Die Gesammtausfuhr betrug:

	1899	1898
	Mex. Dollars	
	33,659.888	
ab Baargeld . . .	604,908	
	33,054.980	34,299.351

und entfallen hievon auf:

	Mex. Dollars	
Singapore (exclusive Baargeld 116.261 *$*)	13,300.791	
Hongkong (exclusive Baargeld 8800 *$*)	14,000.088	
China	46.825	
Saigon	134.289	
Japan	43.433	
Indien (exclusive Baargeld 80 *$*)	502.354	
andere östliche Länder	6.335	28,034.115
England	455.603	
Deutschland	314.704	
Dänemark	75.332	
Frankreich	52.762	
Holland, Italien, Russland	7.067	905.468
Bestimmung unbekannt		2,943.248
Amerika		34.929
Brasilien		155.228
Küste (inclusive Baargeld 479.767 *$*)		1,586.900
		33,658.888

Die Gesammteinfuhr betrug:

	1899	1898
	Mex. Dollars	
	26,316.301	
ab Baargeld . . .	2,170.635	
	24,145.666	20,194.453

Die Einfuhr vertheilt sich, was die Hauptartikel anlangt auf die einzelnen Länder wie folgt:

	Mex. Dollars
Singapore (incl. Baargeld 1,527 904 *$*, Opium 1,005.298 *$*)	9.702.477
Hongkong (incl. Baargeld 197 000 *$*, Goldblatt 2,953.195 *$*)	7,384.963
China (incl. Goldblatt 120.100 *$*)	1,396.732
Indien	1,022.027
andere östliche Länder	957.511
Europa:	
England	2,800.170
Deutschland	1,105.651
Schweiz	495 474
Oesterreich	31.086
andere Länder	906.543
Amerika	191.284
Australien	4.491

JEDNOTA POVZBUZENÍ PRŮMYSLU V. ČECHÁCH

Der *Küstenhandel* wird in dem vergangenen Jahre zum ersten Male seitens des Zollhauses registrirt und weist an *Einfuhr* in Bangkok den Betrag von ca. 345.000 mex. Dollars auf, sich aus den verschiedenen Producten des Landes, wie Webwaaren, Oele, Metalle, Matten, Provisionen, Vieh etc. zusammensetzend. Die *Ausfuhr* nach den Küstenplätzen wird mit ca. 1,586.900 mex. Dollars angegeben, wovon allein auf Opium 65.500 mex. Dollars und auf Gold und Silber ca. 480.000 mex. Dollars entfallen, der Rest wird zum grössten Theil von europäischen Waaren, namentlich Webwaaren und Baumwollwaaren gebildet. Es waren in diesem Handel ein- und ausgehend 146 Küstendampfer und 188, respective 190 Dschunken beschäftigt, die Zahl für die Dampfer ist als Reisen zu lesen. Unter diesen Dampfern lässt die dänische Gesellschaft einen grösseren Dampfer laufen, der von der siamesischen Regierung subventionirt ist und die siamesische Flagge führt und die verschiedenen Plätze auf der malayischen Halbinsel anlaufend die Reise bis nach Singapore macht. Es dürfte auf diese Weise ein ziemliches Quantum Producten, welches sonst seinen Weg nach Singapore fand, nach Siam abgeleitet werden.

Export. Unter den unter diese Abtheilung fallenden Artikeln nimmt, wie auch in früheren Jahren, der Hauptartikel des Landes *Reis* die erste Stelle ein. Der Anfang des Jahres charakterisirte sich durch ein ungemein lebhaftes Geschäft sowohl mit den Nachbarhäfen wie mit Europa speciell diesem letzteren für die europäischen Mühlen so wichtigen Absatzgebiet. Veranlasst durch die Verhältnisse in Indien und die Ablenkung des Exportes von Burmah nach diesem Nachbarlande, machte sich ein sehr lebhafter Begehr für Europa für frühe Ladungen geltend mit steigenden Preisen. Die Hälfte der Ausfuhr nach Europa ist im ersten Viertel des Jahres gemacht

worden, aber die Hoffnungen, die daran geknüpft wurden, bewährten sich nicht und erst im letzten Viertel des Jahres kam es noch zu einigen Abschlüssen. Das Geschäft nach den Nachbarhäfen ist wenig befriedigend gewesen und im Grossen und Ganzen hat sich die geringe Ernte sehr bemerkbar gemacht, was ja auch in den Exportzahlen zum Ausdruck kommt. Dieselben stellen sich wie folgt:

	Tonnen	Werth mex. Dollars
Totalexport in 1898	519.360	27,581.544
„ „ 1899	455.306	23,315.766
mithin ein *Minus* im Berichtsjahr gegen das Vorjahr von	64.054	4,265.778

Von dem exportirten Quantum gingen nach:

	Tonnen	Werth mex. Dollars
Singapore	177.928	9,772.397
Hongkong	235 933	11,230.320
Europa	37.840	2,059 103
Indien	1.400	98.380
Südamerika	2.200	155.228
Küste	5	338
	455 306	23,315.766

und von dem nach *Europa* verschifften Quantum wurden gelandet in:

	Tonnen
Bremen	24.925
Hamburg	8.624
Zaandam	4.291
	37.840

Die *Monarchie* hat auch im Berichtsjahre keinen Reis von hier bezogen und es ist zu bedauern, dass nicht einmal mit einer wirklich guten Abladung ein Versuch gemacht wird. Anscheinend steht auch die Umladung in Singapore hindernd im Wege durch die damit verbundenen und letzthin sehr gesteigerten Unkosten wie durch den grösseren Gewichtsverlust, der unerlässlich damit verbunden ist. Die von Burmah aus ins Leben gerufene directe Verbindung seitens des österreichischen Lloyd dürfte es angebracht erscheinen lassen, die Frage aufzuwerfen, ob nicht ein Anlaufen der Aussenrhede von Bangkok in Betracht gezogen werden könnte, falls sich genügend Ladung dafür bietet. Der Umweg — das Laden kommt dabei weniger in Betracht, da die Zeit für dasselbe in Singapore kaum kürzer sein würde — sollte reichlich durch die dafür bedungene Extrafracht eingebracht werden und eine Erleichterung des Verkehres für die Ablader wie für die Empfänger würde aller Wahrscheinlichkeit nach dazu beitragen, Geschäfte zu stimuliren und ein praktischer Versuch würde dies deutlich bestätigen. Für das Umladen in Singapore ist bisher 2/6 per *t* gerechnet worden, letzthin wurde die Rate auf 3/6 erhöht, was naturgemäss Geschäfte sehr erschwert.

Teakholz nimmt nach wie vor die zweite Stelle unter den Exportartikeln ein und zeigt trotz der schlechten Wasserverhältnisse in Folge der mangelhaften Regenzeit dennoch eine Zunahme im Quantum, die vielleicht darauf zurückzuführen ist, dass ein guter Theil der im Vorjahre nach Bangkok beförderten rohen Logs erst in dem Berichtsjahre Bangkok erreichten. Auch der im Zollhause angegebene Werth zeigt eine beträchtliche Zunahme, ist aber vielleicht auf eine genauere Valuirung zurückzuführen. Die Zahlen stellen sich wie folgt:

	Tonnen	Werth mex. Dollars
Ausfuhr in 1899	37.000	3,350.893
„ „ 1898	25.000	1 767.107
mithin *Zunahme*	12.000	1,583.786

Die *Ausfuhr* vertheilt sich wie folgt:

a) *Logs* nach:

	Tonnen	Werth mex. Dollars
Singapore	1.185	81.332
Hongkong	10.561	543.148
Japan	515	39.898
Indien	4.313	185.670
Saigon	189	17.456
nach *Europa*:		
Dänemark	289	28.055
Frankreich	55	5.512
Russland	7	780
Diverse Länder	4.838	471.584
	21.952	1,373.435

b) *Planken* nach:

Singapore	1.446	88.419
Hongkong	1.828	149 811
Indien	939	61.402
Saigon etc.	135	12.375
Europa	1.294	123.025
	5.642	435.032

c) *Teak Shingles*, zum Dachdecken benutzt, fanden ihren Weg zum allergrössten Theil nach Singapore, 4000 Bündel im Werthe von ca. 1400 mex. Dollars gingen nach England. Der Gesammtexport war 48 402 Bündel im Werthe von 25.622 mex. Dollars.

d) *Teaklog Enden* gingen hauptsächlich nach Hongkong. Gesammtexport 1149 *t* im Werthe von 41.064 mex. Dollars.

e) *Teak Scantlings*. Gesammtexport 3653 *t* im Werthe von 217.160 mex. Dollars, davon 808 *t* im Werthe von 86.910 mex. Dollars nach Europa, meistens bei directen Ladungen als Stauholz benutzt.

f) Schliesslich warden 4219 *t* im Werthe von 439 211 mex. Dollars, wovon 3843 *t* im Werthe von 410.505 mex. Dollars nach Europa zu Blöcken, Keilen, Dauben verarbeitet, versandt, angefertigt aus den Abfällen der Sägemühlen, welche so nutzbar verwandt werden.

Die Preise haben sich stetig gehalten, Planken namentlich sind auch ferner gut gefragt gewesen und gut bezahlt worden. Was ferner in Siam gewonnene *diverse Hölzer* anlangt, so wurden exportirt:

	1899 Mex. Dollars	1898	Plus Mex. Dollars	Minus
Padoholz	73.988	24.580	49.408	—
Ebenholz	7.848	73.826	—	65.978
Sapanholz	27.166	38.131	—	10.955
Rosenholz	134.171	86.553	47 918	—
Agillaholz	21.265	14.041	7.224	—

Die Ziffer für Ebenholz scheint angesichts des im Zollhaus angegebenen Gewichtes etwas zweifelhaft und beruht augenscheinlich auf einem Irrthum. Alle diese Hölzer gehen zum weitaus grössten Theile nach China, wo dieselben theils für Möbelfabrication etc., theils wie das Sapanholz zum Färben benützt werden. Das letztere Holz, welches in früheren Jahren in grösserem Maassstabe bei Teakabladungen nach Europa als Stauholz benützt wurde, hat augenscheinlich mehr und mehr sein Interesse für Europa verloren, und nur für 293 mex. Dollars wurden nach jener Richtung hin exportirt.

Pfeffer. Auch in dem verflossenen Jahre hat sich der Export weiter gehoben und stieg von 15.122 Piculs (900 *t*) in 1898 im Werthe von 367.580 mex. Dollars auf 19.086 Piculs (1136 *t*) in 1899 im Werthe von 682.279 mex. Dollars, zeigt mithin eine *Zunahme* von 3964 Piculs (236 *t*) im Werthe von 314.699 mex. Dollars.

Das vorstehende Quantum wurde wie folgt verschifft nach:

	Piculs	Tonnen	Mex. Dollars
Singapore	6.816	405	273.420
China	4.097	244	80.953
England	5.697	339	235.441
Dänemark	128	7	5.537
anderen europäischen Ländern	2.348	141	86.928
	19.086	1.136	682 279

Die Preise in London schwankten zwischen $7\,^{15}/_{16}$ d und $8\,^{7}/_{8}$ d per Pfund englisches ausgeliefertes Gewicht.

Der Export von *Büffelhäuten* und *Kuhhäuten* zeigt im Quantum eine kleine Zunahme, dagegen eine ziemlich bedeutende im Werth, und zwar wie folgt:

	Piculs	Mex. Dollars
1898	21.709	270.069
1899	23.079	394.495
Zunahme	1.230	124 426

Das bei Weitem grösste Quantum ging nach Singapore, und hat auch hievon wohl das Meiste seinen Weg nach Europa gefunden.

Büffelhörner. Es wurden exportirt:

	Piculs	Mex. Dollars
1898	3961	42.817
1899	3817	52.512

so dass also das Quantum 144 Piculs Abnahme, dagegen der Werth 9695 mex. Dollars Zunahme zeigt, was eine weitere Steigerung im Preise documentirt.

England nahm Hörner im Werthe von 1918 mex. Dollars, Frankreich 7060 mex. Dollars, andere europäische Länder 15.535 mex. Dollars, der Rest ging nach Singapore und Hongkong.

Sonstige Exporte.

	1899	1898	Plus	Minus
	Mex. Dollars		Mex. Dollars	
Gum Benjamin	16.785	17.393	—	608
Cardamun	81.135	32.167	48 968	—
Elfenbein	21.894	22.321	—	427
Gamboje	7.190	7.894	—	707
Sticklac	77.628	39.859	37.769	—
Rohseide	84.015	21 905	62.110	—
Gold	—	70 008	—	—
Baumwolle	23.668	34 644	—	10.976
Vogelnester	94.093	28.747	65.346	—
Zinn	45 350	51.414	—	6.064

Import. Die Einfuhr von *Silber* betrug von:

	1899	1898
	Mex. Dollars	
Singapore	1,527.904	4,893 118
Hongkong	197.000	1,819.342
Diversen Plätzen	52.520	410.000
Indien	393.211	45.000
	2,170.635	7,167.460

also eine Abnahme von 3,996.825 $, eine ziemlich bedeutende Summe in Anbetracht des Gesammtbetrages des Handels.

Es ist natürlich schwer zu sagen, inwiefern Trattenverkäufe auf die Nachbarländer und Europa die Stelle dieses Ausfalles genommen haben, aber es kann keinem Zweifel unterliegen, dass auch in dieser Zahl sich mit am Besten der geringe Reisexport und die schlechte Ernte documentirt. Bei dem Ueberwiegen der Exporte über die Importe muss natürlich das zur Bezahlung der Producte benöthigte Silber theilweise durch directe Importe beschafft werden, speciell in einer grossen Reisernte, und so bildet auch diese Zahl einen sehr wesentlichen Werthmesser. In den vorstehenden Zahlen sind die Importe von Rupees für den Bedarf in den oberen Theilen des Landes includirt.

Die *Ausfuhr* betrug nach

	1899	1898
	Mex. Dollars	
Singapore	116.261	479.785
Hongkong	8.800	776.629
der Küste	479.847	874.886
	604.908	2,131.300

mithin eine *Abnahme* von 1,526.392 mex. Dollars.

Diese Zahlen lassen darauf schliessen, dass im vergangenen Jahre die seitens der chinesischen Firmen von Hongkong bezogenen Waaren meistens durch Productenverschiffungen gedeckt wurden, auch die Verschiffungen nach den Straits weisen einen grossen Rückgang auf, der ebenfalls mit dem geringen Exporthandel zusammenhängt.

Ueber die wichtigsten Importartikel ist zu berichten:

Was den Hauptartikel des Importhandels, *Chowls*, anlangt, so betrug die Einfuhr in 1899:

	Corges	Mex. Dollars
Palais	84.780	626.773
Pa Poons	43.184	558.622
Sarongs	20 324	108.957
Slendangs	111.574	205.942
Pa Tas	6.139	88.193
	271.001	1,588.487
Gegen 1899	110 494	961.204
mithin die bedeutende Zunahme von	160.507	626.783

deren Grund schwer zu erklären ist. Viel mag jedoch zu den höheren Zahlen die jetzt eingeführte schärfere und bei den Natives so nöthige Controle seitens des Zollhauses beitragen. Nach wie vor hält Bombay den ersten Rang in den bedruckten Paleys, deren erfolgreiche Herstellung theilweise auch in England erzielt wird. Die Einfuhr von Bombay betrug 42.425 Corges im Betrage von 321.891 mex. Dollars, doch dürften dazu ohne Frage auch noch die von Singapore importirten 24.668 Corges im Werthe von 188.976 mex. Dollars zu rechnen sein. Die zweite Stelle nimmt die Schweiz mit

	Corges	Mex. Dollars
Palais	12.680	78.579
Pa Poons	17.625	159.234
Sarongs	1.980	15.716
Slendangs	7.651	32 992
Pa Tas	4.732	71.521
	44.668	358.042

ein, wozu dann ferner noch ein grösserer Theil der von Singapore importirten

	Corges	Mex. Dollars
Pa Poons	11.820	227.542
Sarongs	11.000	52.830
Slendangs	77.424	31.148
Pa Tas	20	520
	100.264	312.040

ohne Zweifel zu rechnen sein dürfte. Diese Waaren werden von in Singapore domicilirten Häusern an ihre Filialen in Bongkok verschifft und werden die Ordres hiefür in Singapore gegeben. Es wurden importirt von:

England:

	Corges	Mex. Dollars
Palais	5.006	37.327
Pa Poons	2.802	32.678
Sarongs	6.902	34 873
Slendangs	23.547	97.940
Pa Tas	762	9.128
	39.019	211.946

Holland:

Pa Poons	1.216	16.561
Sarongs	419	4.895
Slendangs	4.990	33.238
Pa Tas	371	4.161
	6.996	58.855

Italien:

Pa Poons	7 431	62.795

Anderen Ländern:

Pa Poons	2.287	59.810
Sarongs	21	642
Slendangs	2.961	10.624
Pa Tas	252	2.863
	5.521	73.939

Eine Corge sind bekanntlich 20 Stück, so dass also die Stückzahl, welche in 1899 importirt wurde, 5,420.000 Stück betragen würde und dürfte es nicht fern liegen, hieraus einen Schluss auf die manchmal übertrieben angenommene Einwohnerzahl Siams zu ziehen.

In Webwaaren macht ohne Zweifel England der Schweiz eine wachsende Concurrenz, namentlich in den schlechteren Qualitäten; was die bedruckten Paleys anlangt, so werden die bisherigen Productionsländer, speciell Indien, wohl den Rang auch ferner behaupten, da die Einführung von neuen Handelsmarken mit wesentlichen Unkosten und Zubussen, bis dieselben sich eingebürgert haben, verknüpft sein würde.

Bedruckte Kattune zeigen einen wesentlichen *Rückgang* gegen das Vorjahr, indem der Import in 1899 nur 163.770 Stück im Werthe von 382.971 mex. Dollars, gegen 1898 200.411 Stück im Werthe von 500.354 mex. Dollars betrug, also einen *Ausfall* von 36.641 Stück im Wethe von 117.383 mex. Dollars ergibt. Es participirten an dem Import:

	Stück	Mex. Dollars
England	31.978	90.667
Indien	55.313	128.994
Singapore	69 042	144.935
Andere Länder	7.437	18.375
	163.770	382.971

Die Importe von Singapore und Indien sind hauptsächlich auf von England bezogene Waaren zurückzuführen.

Dagegen ergeben *graue* und *weisse Shirtings* einen besseren Import, nämlich 502.851 Stück im Werthe von 988.848 mex. Dollars, gegen 1898 389.403 Stück

im Werthe von 726.625 mex. Dollars, mithin 113.448 Stück im Werthe von 262.223 mex. Dollars mehr. Es kommen hiervon auf:

	Stück	Mex. Dollars
England	16.496	48.637
Indien	17.876	16.799
Singapore	442 905	864.412
Holland	18.750	40.585
Andere Länder	6.824	18.415
	502.851	988.848

Gefärbte Garne und *Tuche* wurden importirt:

	1899		1898	
	Stück	Dollars	Stück	Dollars
Rothtuch	47.227	85.100	38.906	73.471
	Ballen		Ballen	
Rothgarn	1.995	159.459	815	65.913
Andere gefärbte Garne	4.028	288.055	3.239	228.861
Weissgarn	2.493	181.726	3.352	159.311
	8.516	629.240	7.406	454.085

	Plus		Minus
	Stück	Dollars	Ballen
Rothtuch	8321	11.629	—
	Ballen		
Rothgarn	1180	93.546	—
Andere gefärbte Garne	789	59.194	—
Weissgarn	—	22.415	859

Der Import vertheilt sich auf die einzelnen Länder wie folgt:

Rothtuch.

	Stück	Werth mex. Dollars
Singapore	16.002	22.606
Indien	2.868	4 410
Schweiz	23 455	46 490
Andere Länder	4.902	11.594
	47.227	85.100

Weiss- und Rothgarn.

	Ballen	Werth mex. Dollars
Singapore	3.792	287.304
Schweiz (nur roth)	216	15.588
England	265	21.023
Andere Länder	215	17.270
	4 488	341.185

Gefärbte Garne (anders als roth).

	Ballen	Werth mex. Dollars
Singapora	3.661	262.209
Schweiz	157	11.514
England	205	13 920
Andere Länder	5	412
	4.028	288.055

Gewebte Unterjacken erscheinen zum ersten Mal separat angegeben, während dieselben in früheren Jahren mit anderen Webwaaren zusammen aufgeführt wurden und lässt sich daher kein Vergleich mit dem Vorjahre anstellen. Es wurden importirt: 111.702 Dutzend, Werth 270.383 mex. Dollars und vertheilt sich der Import wie folgt:

	Dutzend	Werth mex. Dollars
Singapore	14 608	19.610
Deutschland	33.742	91.492
England	50.743	136.582
Schweiz	2.902	7.177
Andere Länder	9.707	15 522
	111.702	270.383

Wo Spanien in den letzten Jahren sehr von diesen billigen Jacken geliefert hat, dürfte ein grosser Theil des Importes aus Singapore, Deutschland und anderen Ländern auf diesen Ursprung zurückzuführen sein.

Diverse Baumwollwaaren. Der Import betrug 1,040.439 mex. Dollars und vertheilt sich wie folgt:

	Mex. Dollars
Singapore	317.186
Indien	144 278
China (Hongkong)	92.975
England	255.836
Andere Länder	230.164
	1,040.439

	Import Mex. Dollars
Wollene Waaren	80 629
Leinenwaaren	12.933

meistens aus Singapore, England und Deutschland.

Seidenwaaren wurden importirt:

a) Rohseide von:

	Werth mex. Dollars
Saigon	18.160
Hongkong	14 950
Singapore	286
	33.396

b) Seide in Stücken, seidene Kleidungsstücke etc. von

	Werth mex. Dollars
Hongkong	884 910
Singapore	50.151
Anderen Ländern	125.162
	1,060.323

gegen 986.480 mex. Dollars im Vorjahre, also ein Plus von 73.843 mex. Dollars.

Gunny Säcke wurden importirt von:

	Ballen	Werth mex. Dollars
Singapore	7.982	506.211
Indien	396	27 300
Hongkong	241	3 660
	8.619	537.171

ferner *„frei von Zoll“* von:

	Ballen	Werth mex. Dollars
Singapore	3 750	208.853
Indien	360	23.916
Hongkong	76	3.040
	4.186	235.809
Total	12.805	772 980
Gegen 1898	14.968	746.951
	Minus 2.163	Plus 26.029

Der geringere Import im Quantum steht im Einklang mit der kleineren Reisernte. Auch die Juteernte in Indien war schlecht ausgefallen und dies veranlasste ein bedeutendes Steigen der Preise, welches sich in dem höheren Werthe der Einfuhr zeigt.

Wie aus den vorhergehenden Zahlen ersichtlich, wurden 4186 Ballen, Werth 235.809 mex. Dollars, zollfrei importirt, für den Rest reclamirte die Zollbehörde den Einfuhrzoll wie im letzten Bericht angegeben. Dem energischen Vorgehen der deutschen Regierung zusammen mit der französischen und holländischen Regierung, gestützt auf die Berichte der Handelskammer und der Vereinigung der Reismüller ist es zu danken, dass die siamesische Regierung endlich eingegeben hat und nunmehr den bezahlten Zoll zurückvergütet. Um den Zoll auf die im Lande gebliebenen Gunnies zu sichern, sind jedoch sämmtliche Importe zu verzollen und wird dann seinerzeit auf das exportirte Quantum der Zoll zurückvergütet.

Eisenwaaren zeigen im Berichtsjahre einen Rückgang, indem nur für 281.034 mex. Dollars importirt wurden, gegen 388.295 mex. Dollars in 1898, welche Zahl Messerwaaren einschliesst, und beträgt der Rückgang 106.308 mex. Dollars, der vielleicht in der diesmaligen anderen Vertheilung der Waarengattungen zu suchen ist. Es figurirt die Monarchie in dem Import mit 13.077 mex. Dollars. Ferner entfallen auf:

	Mex. Dollars
Singapore	77.632
Hongkong	30.682
Indien	10.392
China	37.045
Europa	98.144
Amerika etc.	14.062

Glaswaaren und Porzellan.

	Mex. Dollars
Lampen und Lampentheile	125.256
Glas- und Krystallwaaren	96.913
Porzellanwaaren	46.123
Gewöhnliche irdene Waaren aus China	344.761

Unter den Ursprungsländern für die ersten drei Artikel sind unter Einfuhr aus diversen Ländern die folgenden Zahlen gegeben:

38.125 mex. Dollars
7.984 „ „
14.970 „ „

und dürfte wohl als sicher anzunehmen sein, dass die Monarchie in diesen sie speciell interessirenden Artikeln mit einem grösseren Betrage betheiligt ist.

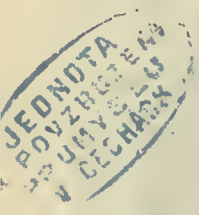
Papier. Angesichts der veränderten Form des Zollhausberichtes hält es schwer, einen Vergleich mit dem Vorjahre anzustellen. Es wurden in demselben importirt 89.123 mex. Dollars, dagegen sind in dem Berichtsjahre angegeben:

	Mex. Dollars
Schreib- und Druckpapiere	63.409
Andere Sorten und Fabricate	145.939
Total	209.348

was eine *Zunahme* von 120.225 mex. Dollars zeigen würde. In dem letzteren Betrage von 145.939 mex. Dollars figuriren China und Hongkong mit 115.628 mex. Dollars, der Rest vertheilt sich auf Indien, England, Deutschland etc.

Was *Schreib-* und *Druckpapier* anlangt, so dürften die folgenden Zahlen interessiren:

	Mex. Dollars
Singapore	12.574
Hongkong	2.632
England	22.159
Deutschland	9.674
Oesterreich	1.392
Amerika	4.577
Indien	9.728
Diverse Länder	973
	63.409



Es ist von besonderem Interesse, dass der Betrag des österreichischen Fabricates separat angegeben ist, doch dürfte derselbe zu gering sein; der Import von Singapore und Indien, namentlich letzterer ist vermuthlich österreichisches Fabricat. Es ist, wie schon eingangs erwähnt, der Besuch zweier Vertreter österreichischer Fabrikanten zu verzeichnen; es steht zu hoffen, dass die gemachten Anknüpfungen, welche in beiden Fällen zu Geschäften geführt haben, sich auch in Zukunft als nutzbringend erweisen. Allerdings muss in Betracht gezogen werden, dass der indirecte Bezug über Bombay, welcher von den Filialen muselmännischer Häuser in Bangkok an genanntem Platze vermittelt wird, sich kaum in einen directen Bezug wird umwandeln lassen, da diese Filialen ihre Ordres immer über Bombay gehen lassen werden und angesichts der Facilitäten, welche ihre dortigen Häuser haben, ihre Rechnung dabei finden.

Wenn auch nicht besonders aufgeführt, so ist doch anzunehmen, dass die Monarchie auch mit einem grösseren Betrage an den unter *Schreibmaterialien* besonders aufgeführten Zahlen participiren sollte; dieselben stellen sich wie folgt:

	Werth mex. Dollars
Singapore	12 367
Hongkong	3.931
China	7.895
Indien	8.843
England	24.521
Deutschland	9 721
Diverse Länder	8.636
	75.914

wogegen im Vorjahre für 51.781 $ importirt wurden, so dass eine Zunahme von 24.133 $ zu verzeichnen ist.

Petroleum. Das eingeführte Quantum zeigt einen bedeutenden Rückgang, nämlich

	Gallonen	Werth mex. Dollars	
von	4,840.890	632.267	in 1898
auf	274.718	537.248	in 1899
also Minus	2,093,172	95 019	

Das nicht im Verhältniss zu dem Minus des Quantums stehende Minus des Werthes ist augenscheinlich auf das Vorgehen des Zollhauses zurückzuführen, das durch seine Auslegung der ad valorem Clausel die Importeure letzthin gezwungen hat den Zoll auf den von ihm festgesetzten höheren Werth zu zahlen. Die Vorstellungen, welche dagegen bei der siamesischen Regierung gemacht sind, sind bis soweit ohne Erfolg geblieben und die Entscheidung der Angelegenheit liegt nunmehr bei den betreffenden Regierungen.

Was das eingeführte Quantum anlangt, so ist die Einfuhr von Niederländisch-Indien nur wenig zurückgegangen, dagegen hat russisches Oel über die Hälfte eingebüsst und dürfte in kurzer Zeit wohl ganz vom Schauplatz verschwinden, da die im letzten Bericht erwähnte Shell Co. mit dem Import von Sumatra-Oel begonnen hat. Amerikanisches Oel wurde nicht eingeführt.

Castoröl, Cocosnussöl, Schmieröle etc. sind mit einem Werthe von 336.772 mex. Dollars angegeben und entfällt der grösste Theil der Einfuhr auf Singapore.

Kohlen zeigen sehr wenig Veränderung:

Import in	Tons	Werth mex. Dollars
1898	17.760	242.915
1899	17.148	247.675
Minus	612	4.760

Es wurden hauptsächlich Cardiff- und Japan-Kohlen eingeführt, auch ein Versuch mit Nord-Borneo- und Tonkin-Kohlen gemacht, doch ist bis soweit in diesen beiden Sorten kein Fortschritt zu verzeichnen.

Seife. Der Import betrug 50.303 mex. Dollars und vertheilt sich auf:

	Mex Dollars
Hongkong	2.147
Singapore und Indien	25.671
England	13 957
Diverse Länder	8.528
	50.303

Chemische Producte und Droguen wurden in 1899 für 326.458 mex. Dollars eingeführt, wovon ein Drittel auf China entfällt.

Farben sind mit einem Werthe von 118.666 mex. Dollars angegeben. Der Import kam hauptsächlich via Singapore und von England.

Maschinerien haben eine weitere Werthzunahme zu verzeichnen.

Cement. Der Import betrug 18.543 Fass im Werthe von 106.898 mex. Dollars, gegen 1898 11.275 Fass im Werthe von 56.471 mex. Dollars, so dass also eine Zunahme von 7268 Fass im Werthe von 50.427 mex. Dollars zu verzeichnen ist. Der Import vertheilt sich wie folgt:

	Fass
Singapore	8.134
Hongkong	1.280
Dänemark	8.109
Deutschland	356
Diverse Länder	664
	18.543

Den grossen Antheil, den Dänemark an den Import nimmt, ist auf die Etablirung der bereits im vorjährigen Bericht erwähnten dänischen Dampferlinie zurückzuführen und wo bei dem Artikel die Fracht eine bedeutende Rolle spielt, dürfte es erklärlich sein, dass eine Firma, welche eine besondere Verschiffungsgelegenheit, wie die hiesige Filiale der Linie hat, sich einen verhältnissmässig grossen Antheil an dem Handel sichern kann.

Es haben in diesem Jahre verschiedene Anfragen aus *Wien* nach Cement vorgelegen, doch dürfte es, wie schon gesagt, wesentlich von der Fracht, zu welcher die Waare nach hier gelegt werden kann, abhängen, ob Geschäft möglich zu machen ist. Für eine neu einzuführende Marke dürfte als Werth $5\frac{1}{2}$—6 mex. Dollars per Fass zu quotiren sein.

Streichhölzer zeigen einen weiteren Aufschwung, es wurden importirt von

	Werth Mex. Dollars	Gegen 1898 Mex. Dollars
Hongkong (Japan)	252.001	231.755
Diversen Ländern	3.917	3.181
Total	255.918	234.936

Zunahme 20.982 mex. Dollars, welche also auf den Handel in japanischer Waare fällt, gegen welche die europäische absolut nicht concurriren kann.

Juwelen etc. Die zur Verzollung gelangten Importe betragen:

a) Juwelen (Werth: 93 702 mex. Dollars), wovon:

	Mex. Dollars
England	65.909
Deutschland	25.094
Diverse Länder	2.699
	93.702

b) Edelsteine (Werth: 122.476 mex. Dollars), wovon:

	Mex. Dollars
Singapore	35.136
Indien	60 268
Diverse Länder	27.072
	122.476

c) Gold- und Silberwaaren (Werth: 21.369 mex. Dollars); zusammen 237.547 mex. Dollars,

Juwelen, Edelsteine, Gold- und Silberwaaren frei von Zoll für den königlichen Hof importirt im Werthe von 312.003 mex. Dollars, davon entfallen auf

	Mex. Dollars
Singapore	47.416
England	224.072
Deutschland	28.741
Belgien	10.416
Diverse Länder	1.358
	312.003

Zucker. Der Artikel zeigt im Berichtsjahre eine ganz bedeutende Zunahme, es wurden importirt:

a) Raffinirter Zucker von

	Ballen	Werth mex. Dollars
Singapore	37.451	442 693
Hongkong	43.112	293 818
Diversen Ländern	99	583
	80.662	737.094

b) Rohzucker von

	Ballen	Werth mex Dollars
Singapore	3.945	5.757
Hongkong	6 707	25 139
Diversen Ländern	17.935	122.362
	28 587	153.258

Totalwerth des Importes in 1899 890 352 mex. Dollars, gegen 1898 593.585 mex. Dollars; *Zunahme* 296.767 mex. Dollars.

Die vorgehend angegebene Zahl von 593.585 mex. Dollars differirt gegen das Vorjahr um 84.701 mex. Dollars Werth von eingeführten Zuckerrückständen (Molasses), welche früher separat aufgeführt wurden und jetzt seitens des Zollhauses mit unter Rohzucker angesetzt werden. Immerhin ist der vergrösserte Import sehr bemerkenswerth und zeigt, wie schon im letzten Bericht erwähnt, dass der Anbau von Zucker im Lande immer mehr und mehr zurückgeht. Die von Singapore eingeführte Waare ist ohne Zweifel gänzlich Java-Zucker.

Fahrräder. Bemerkenswerth ist der Import von 1672 Rädern im Werthe von 172.910 mex. Dollars, wovon auf

	Stück	Werth mex. Dollars
Singapore	564	74.406
England	194	26 992
Amerika	706	49.387
Deutschland	34	3 861
Diverse Länder	174	18.264
	1672	172.910

entfallen. Der Grund für diesen Import ist darin zu suchen, dass in den letzten Jahren sehr viel für Anlage von neuen Strassen geschehen ist, und namentlich der Hof und die besser situirten Siamesen haben sich dem Sport mehr und mehr zugewandt. Die billigen amerikanischen Räder fanden natürlich, wie die Zahlen zeigen, besondere Vorliebe.

Spirituosen haben im vergangenen Jahre eine weitere Steigerung erfahren und betrug die Einfuhr 698.174 mex. Dollars, gegen 453.158 mex. Dollars in 1898, mithin eine Zunahme von 245.016 mex. Dollars, und vertheilt sich der Import wie folgt:

	Bier	Diverse Weine	Cognac	Whiskey
	Mex. Dollars			
Singapore	74.167	14 998	47.785	15.696
England	8.103	8.441	1.303	37 309
Deutschland	14.989	12.432	59 447	—
Frankreich	—	10.723	6.654	—
Diverse Länder	18.300	31.608	4.124	21.364
	115.559	78.202	119.313	74.369

	Samahoo	Diverses	Total
	Mex. Dollars		
Singapore	—	4.611	157.257
Hongkong	39.524	—	292.202
China	252.678	—	
England	—	2.108	57.264
Deutschland	—	3.493	90.361
Frankreich	—	632	18.009
Diverse Länder	—	7.085	83.081
	292.202	18 529	698.174

Es dürfte schliesslich von Interesse sein, nach dem zur Verfügung stehenden Material die Importe aufzuführen, welche mit den *Dampfern des Oesterreichischen Lloyds* direct in Durchfracht nach Bangkok verschifft wurden. Dieselben bestanden aus: Emailwaaren (161 Cents), Glaswaaren (25 Cents), Eisen und Metallwaaren (11 Cents), Gummiwaaren und Kämme (6 Cents), Papier (64 Ballen), Stühle (37 Cents), Knöpfe (9 Cents), Leder und Schuhwaaren (5 Cents), Baumwollwebwaaren (127 Cents), Baumwollgarn (6 Cents), Türkisch-Rothgarn (55 Cents), Bier (40 Cents), Diverses (35 Cents).

Schiffsverkehr. Eingehend: 442 Dampfer 380.153 *t*, 20 Segler 17.565 *t*, zusammen 462 Schiffe mit 397.718 *t*, Werth der Ladung 25,998.409 mex. Dollars, gegen 1898 518 Schiffe mit 440.537 *t*, Abnahme 56 Schiffe mit 42.819 *t*.

Ausgehend: 447 Dampfer 383.922 *t*, 20 Segler 15.881 *t*, zusammen 467 Schiffe mit 399.803 *t*, angegebener Werth der Ladung 32,072.990 mex. Dollars, gegen 1898 524 Schiffe mit 453.341 *t*, Abnahme 57 Schiffe mit 53.538 *t*. Hieran participieren: England mit ca. 68, Deutschland ca. 19, Frankreich ca. 3, Dänemark ca. 3, Schweden-Norwegen ca. 4, diverse circa 3 Percent.

Der Uebergang der bereits im letzten Berichte als verkauft angegebenen Linien unter deutsche Flagge hat sich etwas verzögert, so dass die vorstehend genannten Zahlen nur eine geringe Aenderung gegen das Vorjahr zeigen. Im weiteren Verlaufe des Jahres übernahm dann der Norddeutsche Lloyd, Bremen, zusammen mit den Mitgliedern des Syndicats die gekaufte Linie und kaufte ferner für eigene Rechnung die regelmässige Linie nach Hongkong, so dass nunmehr der grösste Theil des hiesigen regelmässigen Schiffsverkehres in deutschem Besitze ist.

Die dänische Linie hat Bangkok nur sehr unregelmässig angelaufen.

Verkehrsmittel. Der Bericht der *Nagara Rajasima Eisenbahn* constatirt weitere Fortschritte, wenngleich auch die Rentabilität des Unternehmens bis soweit noch gering ist und auf das Capital von ca. 8,200.000 Ticals für die in Betrieb gewesene Strecke nur ca. 2·9 Percent beträgt. Es kann jedoch keinem Zweifel unterliegen, dass die Vollendung der restlichen Strecke der Koratbahn und die damit erfolgende Erschliessung einer sich sehr für den Paddy-Anbau eignenden Ebene nicht ohne wesentlichen Einfluss bleiben wird. (Die Linie ist in ihrer ganzen Ausdehnung bis Korat am 1. October 1900 eröffnet worden.) Inzwischen ist die erste Section nach dem Norden schon in Angriff genommen worden und soll die Theilstrecke bis Lopburi am 1. Jänner 1901 eröffnet werden. Auch diese Linie geht durch ein sehr fruchtbares Paddyland. Die Arbeiten für eine neue Linie auf der anderen Flussseite haben bereits begonnen. Die Verhandlungen der im letzten Bericht erwähnten neuen Trambahnlinie sind weiter betrieben und endlich im August 1900 zum Abschluss gekommen. Die Bahn soll ihre Betriebskraft von der elektrischen Licht gesellschaft beziehen, ist aber so geplant, eventuell selbstständig arbeiten zu können.

Die *Siam Canal Company* hat auch in dem Betriebsjahre weiter an dem Ausbau des begonnenen Canalnetzes gearbeitet, aber nach wie vor erwachsen der Gesellschaft Schwierigkeiten bei der Inangriffnahme neuer Landstrecken, welche das Werk sehr stören.

Was das *Post- und Telegraphenwesen* anlangt, so ist seitens der deutschen Beamten weiter gewirkt und vor allen Dingen die Anzahl derselben vermehrt, um den ganzen Betrieb zu verbessern, doch stellen sich dem Bestreben der Beamten leider manche Hindernisse in den Weg, die naturgemäss in der Einführung einer europäischen Verwaltung in einem orientalischen Lande liegen.

Die Neulegung der Telegraphenlinie nach Saigon ist begonnen, das Kabel nach der Aussenrhede, welches sich als so nützlich erwiesen hatte, ist leider wegen Schadhaftigkeit wieder aufgegeben und damit der Schiffsverkehr auf die meilenweit entfernte Station an der Küste angewiesen. Bis soweit ist noch gar keine Aussicht vorhanden, dass ein neues Kabel bewilligt wird und es bleibt damit nur die Hoffnung auf die Zukunft.

Auch an der Sicherung der *Finanzen* ist weiter gearbeitet, die verschiedentlich aufgetauchten Gerüchte wegen einer Anleihe, um das Eisenbahnnetz weiter auszubauen, haben sich stets als verfrüht erwiesen, und es liegt in der Natur des Landes und würde sicher nur gut sein, wenn die Entwicklung desselben in ruhigen Bahnen weiter geleitet wird, statt überstürzt zu werden. Auch der Plan, die Währung des Landes auf Goldbasis im Anschlusse an das indische System zu bringen, ist aufgetaucht, und es wurde sogar davon gesprochen, dass die Einführung schon zum 1. April d. J. stattfinden sollte, doch ist auch dieses Project beiseite gelegt worden. Angesichts des bedeutenden Ueberwiegens des Exportes über den Import erscheint der Nutzen der geplanten Umänderung sehr fraglicher Natur, und es bleibt zu hoffen, dass dies Ueberwiegen des Exportes sich von Jahr zu Jahr steigern möge. Es wird stets den besten Beweis für die Entwicklung des Verkehres liefern, für das Blühen von Schiffahrt und Handel und für das ernste Bestreben der Männer, welche an der Spitze des Landes stehen, die natürlichen und reichen Hilfsquellen desselben weiter zu entwickeln. Schlechte Jahre, wie eines in dem nächsten Berichte zu verzeichnen sein wird, werden sich nicht vermeiden lassen, wo das Hauptproduct des Landes auf Regen und Sonnenschein beruht, aber sie werden mehr und mehr die Ausnahme bilden.

Verbesserungen in der Verwaltung des Landes im Innern wie in Bangkok haben die ernstliche Aufmerksamkeit der Regierung und werden mit dazu beitragen zu der bisher so befriedigenden Entwicklung des Landes.

KIAUTSCHOU IM JAHRE 1900.

Der amtlichen deutschen Denkschrift über die Verhältnisse von Kiautschou im letztverflossenen Jahre entnehmen wir Folgendes:

Das letzte Jahr empfing im Schutzgebiete Kiautschou wie in ganz China sein charakteristisches Gepräge durch die schweren politischen Wirren. Während die vorangehenden Jahre fast ausschliesslich der inneren Ausgestaltung, der wirthschaftlichen und culturellen Entwicklung der jungen Colonie gewidmet werden konnten, traten diesesmal die äusseren Ereignisse und damit die militärischen Nothwendigkeiten und Maassnahmen in den Vordergrund. Zwar im Schutzgebiete selbst ist die Ruhe auch im Berichtsjahre niemals gestört worden, und es haben sich auch keine Anzeichen einer Gährung innerhalb der unter deutscher Herrschaft lebenden Bevölkerung gezeigt. Aber im Hinterlande, in der chinesischen Provinz Schantung, haben Störungen und Kämpfe stattgefunden, welche zunächst, zu Beginn des Jahres 1900, einen localen Charakter zu haben schienen, im Sommer aber sich in unverkennbarem Zusammenhange mit der grossen Bewegung im nördlichen China wiederholten. Diese Unruhen haben sich fast bis heran an die deutschen Grenzen gezogen und im Hinterlande zeitweise zu einer völligen Unterbrechung der dort vorbereiteten Eisenbahn- und Bergbauunternehmungen geführt. Es muss noch als ein glücklicher Umstand bezeichnet werden, dass die Unruhen in ein Anfangsstadium dieser Unternehmungen gefallen sind, in welchem mehr eine Verzögerung geplanter Arbeiten als eine Zerstörung erheblicher, schon geschaffener Werthe daraus folgte. Wichtiger aber noch und wirthschaftlich schädigender als die einzelnen concreten Werthverluste war die allgemeine Stockung im Handel und Verkehr, welche in der Colonie gleichwie an der ganzen Küste unter dem Eindrucke der Unsicherheit der politischen Lage eintrat. Bedeutende wirthschaftliche Unternehmungen, welche insbesondere auch von chinesischen Kaufleuten im deutschen Gebiete geplant waren, blieben unausgeführt. Kurz, es drohte während eines Theiles des Berichtsjahres ein völliger Stillstand in der Entwicklung der Colonie; im gegenwärtigen Stadium der letzteren aber würde ein solcher gleichbedeutend mit einem bedenklichen Rückschritt gewesen sein.

In der Erkenntniss dieser Sachlage musste die Verwaltung des Schutzgebietes Alles daran setzen, einen solchen Stillstand zu vermeiden. Sie hat es deshalb für ihre Pflicht gehalten, inmitten aller äusseren Unruhe und der dadurch bedingten militärischen Thätigkeit zugleich mit Anspannung aller Kräfte und verfügbaren Mittel an der Förderung der im Gange befindlichen grossen technischen und wirthschaftlichen Unternehmungen weiterzuarbeiten. Keinen Tag hat der Hafenbau geruht, und mächtig fortgeschritten sind im Berichtsjahre die Steindämme, die in naher Zeit einen umfangreichen, zur Aufnahme der grössten Schiffe geeigneten Ankerplatz umschliessen werden; der Strassen- wie der Hochbau in der Stadt Tsingtau und ihrer Umgebung sind ununterbrochen gefördert worden; die für den Gesundheitszustand der Colonie wichtigste Anlage, die centrale Wasserleitung, ist ihrer Vollendung nahe gebracht; die Aufforstung der Berge um die Stadt ist planmässig fortgesetzt; der Anschluss Tsingtaus an das unterseeische Kabelnetz ist ausgeführt worden. Neben diesen und zahlreichen anderen technischen Arbeiten des Berichtsjahres sind aber auch die Culturaufgaben im engeren Sinne nicht aus dem Auge verloren worden.

Die Justiz hat den stark sich steigernden Anforderungen, welche in jedem Jahre mehr an sie herantreten, sich völlig gewachsen gezeigt; die deutsche Schule hat einen weiteren Ausbau erfahren; ein Amtsblatt, welches alle wichtigeren Verordnungen und Bekanntmachungen in deutscher und in chinesischer Sprache veröffentlicht und damit einen weiteren Schritt zur Annäherung der chinesischen Bevölkerung an die deutsche Verwaltung unternimmt, wurde begründet; selbst für wissenschaftliche Bestrebungen in der Colonie ist das letzte Jahr trotz seiner Unruhe nicht ungenutzt gelassen worden.

Nach alledem darf wohl gesagt werden, dass auch das Berichtsjahr für die Entwicklung der Colonie kein verlorenes war, dass es vielmehr wichtige und fruchtbare Fortschritte aufweisen kann.

Wenn aber dieses günstige Ergebniss am Ende eines so ernsten und schweren Jahres gezogen werden kann, so ist dies zum nicht geringen Theile auf die verständnissvolle Mitwirkung zurückzuführen, welche die Verwaltung in ihrem Bestreben, mit allen Kräften einen Stillstand der Colonie hintanzuhalten, bei einem Theile der deutschen Privatunternehmungen und vor Allem bei der wichtigsten derselben, der Eisenbahn, gefunden hat. Gerade ein Stillstand des Bahnbaues würde der ganzen Entwicklung der Colonie unabsehbaren Schaden gebracht haben; ja er würde darüber hinaus auch im Mutterlande empfindlich bemerkbar geworden sein; denn mit ihm wäre eine Zurückziehung von Aufträgen im Werthe von vielen Millionen Mark verbunden gewesen, welche für den deutschen Eisenmarkt im Hinblick auf seine sonstige Lage im Jahre 1900 nicht unbedenklich gewesen sein würde. Alles dies ist vermieden worden.

Trotz der schweren Störungen im Hinterlande wurde das Eisenbahnunternehmen nicht nur nicht unterbrochen, sondern die unfreiwillige Muse auf den ferner gelegenen Strecken wurde ohne Zögern zu einer verdoppelten Thätigkeit auf dem näher der Küste, unter deutschem Schutze befindlichen Theil der Bahnlinie benutzt. Als die Ingenieure und Arbeiter der Bahn jenseits der Stadt Kiautschou vertrieben wurden, wurden sie sofort dazu verwendet, das Baupersonal der Strecke Tsingtau-Kiautschou zu verstärken. Hiedurch ist ermöglicht worden, die Arbeiten so zu beschleunigen, dass die Betriebseröffnung dieser ersten Strecke schon im Frühjahr 1901 mit Sicherheit erwartet werden darf. Ohne die wirthschaftliche Bedeutung dieser 74 *km* langen Theilstrecke, welche noch nicht bis zu den Bergwerksdistricten der Provinz führt, übermässig hoch zu veranschlagen, ist der Betriebseröffnung doch ein grosser Werth beizumessen, einmal weil dieselbe nicht verfehlen kann, einen erheblichen Eindruck auf die Bevölkerung von Schantung auszuüben, ferner aber, weil sie die beste Schulung des chinesischen Personals für die weitere Ausdehnung des Unternehmens bildet. Für diese weitere Ausdehnung über Kiautschou hinaus sind nunmehr, nach Beendigung der Unruhen in Schantung, alle Vorbereitungen schon wieder in vollem Gange.

GELDWESEN, MAASSE UND GEWICHTE IM VILAYET BAGDAD.

(Nach einer Mittheilung des k. und k. Consulats *Bagdad.*)

Geldwesen.

Während noch vor wenigen Jahren in Bagdad fast sämmtliche modernen Münzen Europa's und Asiens sowie verschiedene anderwärts bereits ausser Curs gesetzte Geldstücke circulirten, reducirt sich der gegenwärtige Umlaufsbestand dieses Gebietes auf die im Folgenden genannten Währungssysteme und wichtigsten Geldsorten. Bei dieser Aufzählung werden die am allerhäufigsten vorkommenden mit einem Sternchen hervorgehoben. Die in Klammern beigesetzten Namen stellen die Bezeichnungen im Bagdader Vulgärarabisch, die Ziffern den Feingehalt in Gramm dar.

A. Türkische Münzen.

1. *Gold*: das Fünfpfund-Stück (Rib-batek — 33·4075); * das Einpfund-Stück oder Goldmedžidie (Lira-othmanie — 6·6815); das $^1/_2$ Pfund-Stück (Nusf-Lira-othmanie — 3·3408); das $^1/_4$ Pfund-Stück (Rub-Lira-othmanie — 1·6704).

2. *Silber*: * der Silbermedžidie (Mežidi — 20·68); der $^1/_2$ Silbermedžidie (Nusf-Medžidi — 10·34); * der $^1/_4$ Silbermedžidie (Rub-Medschidi, auch Beschlik — 5·17); der Doppelsilberpiaster (Gerschen-Sagh oder Umthemania — 2·068); der Silberpiaster (Gersch-Sagh oder Um-Arbaa — 1·034); der $^1/_2$ Silberpiaster (Nusf-Gersch-Sagh — 0·517).

3. *Metalliques*: der Altilik, welcher in Constantinopel 200 Para gilt (Altilik oder Memduhi); der Beschlik, welcher in Constantinopel 100 Para gilt (Abu Aschra); das Constantinopler 50 Para-Stück (Abu Chamsa); das Constantinopler 20 Para-Stück (Kamari); das Constantinopler 10 Para-Stück (Gersch Raidsch).

B. Grossbritannische Goldmünzen.

* Der Sovereign (Lira englezie, panen, Abu-chajjal-kebir, wenn von älterem Gepräge, auch Abu-h'san — 7·32239).

C. Russische Goldmünzen.

* Der Halbimperial (Emperjal — 5·80671).

D. Goldmünzen der lateinischen Union.

Das Zwanzigfrancs-Stück (Abu-chajjal-saghir, Lira fransawije, napnljon — 5·8064).

E. Persische Münzen.

1. *Gold*: * der Doppeltoman (Abu-tumanên — 5·1072); * der Toman (tumân — 2·5536). 2. *Silber*: * der Doppelkran (Abu-th'mantasch oder Abu-krnnen); * der Kran (Kran-tscherh oder Abu-tes'a); * $^1/_6$ Kran (Abu-sitte-f'lus). Ausser den angeführten persischen Silbermünzen, deren Maximalfeingewicht 9, 4·5 und 0·75 *g* beträgt, gibt es noch eine Reihe anderer älteren und neueren Gepräges, welche aber in Bagdad heutzutage seltener vorkommen und daher übergangen werden können. 3 *Kupfer*: * der Schahi Fils, pl. F'lus, auch Para).

F. Ostindische Silbermünzen.

* Die Company-Rupee (Rupija — 10·692); das 8 Anna-Stück (Nusf-Rupija — 5·346); das 4 Anna-Stück (Rub'-Rupija — 2·678); das 2 Anna-Stück (Anelên — 1·839).

Gerechnet wird in Bagdad ebenso wie in den übrigen Plätzen des türkischen Reiches nach *Piastern* (Gersch, plur. G'rüsch), welche im Vergleich zu der unveränderlichen Basis, dem türkischen Pfunde, und der zweitwichtigsten Münze, dem Silbermedschidie, speciell in Bagdad sehr verschiedene und oft wechselnde Relationen aufweisen.

Die *officielle* Rechnungsweise wird insbesondere von der Bagdader Filiale der *Ottomanbank* repräsentirt, die ihre Bücher in türkischen Pfunden führt und letztere decimal eintheilt; das Hundertelpfund heisst sodann Goldpiaster. Den Silbermedschidie rechnet die Bank zu 18·5 Goldpiaster. Als Scheidemünze benützt sie in erster Linie die doppelten und einfachen Silberpiaster, welche aber etwas geringwerthiger als der ideelle Goldpiaster sind. Deshalb wird bei einer grösseren Zahl solcher Silberscheidemünzen auch bei der Bank die durchschnittliche Relation: 1 Goldmedschidie = 102 (statt 100) effective Silberpiaster angenommen, während sich im Bagdader Bazare dasselbe Verhältniss im Durchschnitte folgendermaassen gestaltet: 1 L. tq. = 105 effective Silberpiaster.

Die ottomanischen *Regierungscassen* rechnen den Goldmedschidie ebenfalls zu 100, den Silbermedschidie aber zu 19 Piaster, wodurch im Vergleiche zu der Currentwährung die Silbermünze eine günstigere Bewerthung erfährt als die Goldmünze. Alle Zahlungen an die Regierung werden daher in weissem Metalle geleistet; falls nun die Staatscassen, besonders die Zollämter, z. B. zu Versendungszwecken Gold brauchen, so sind sie genöthigt, das türkische Pfund zu einem den Tarifsatz um rund $2^1/_2$ Piaster überschreitenden Curse anzunehmen oder zu kaufen. Hieraus ergibt sich ein Effectivcurs, welcher in der letzten Zeit 102·60 Piaster per Livre turque betrug. Manche der unter abendländischem Einflusse stehenden Administrationen, so z. B. die *Tabakregie*, haben diesen Effectivcurs statt der fictiven Relation 1 : 100 adoptirt.

Noch viel complicirter ist die Rechnung im *Handelsverkehr* mit den verschiedenen *Bazar-* oder *Currentwährungen*. Man unterscheidet nämlich in Bagdad *grosse* oder *Saghpiaster* und *kleine* oder *Raidschpiaster*, wobei letztere stets einem Viertel ersterer gleichkommen. Die Untereintheilung der Piaster erfolgt ferner in zwei Weisen (abgesehen von den mit Decimalien rechnenden Europäern), und zwar entweder nach Constantinopler Rechnung, wonach der Saghpiaster in 40, der Raidschpiaster in 10 Para zerfällt, oder nach dem speciellen Bagdader Modus, demzufolge ein Saghpiaster in 16, ein Raidschpiaster in 4 Bagdader Para oder Fils eingetheilt wird. Noch grösser wird die Verwirrung zuweilen dadurch, dass die als Aequivalent des Fils angenommene kleine persische Kupfermünze zur Zeit der schiitischen Wallfahrten oft den Platz überschwemmt und im Werthe sinkt, so dass man oft durch mehrere Wochen hindurch den Raidschpiaster zu 5 oder 6 Fils rechnet.

Der *Saghpiaster* stellt im Allgemeinen, aber nicht ohne Ausnahme, die Rechnungsmünze des Grosshandels dar. Er hat jedoch selbst im Verhältnisse zum Goldmedschidie keinen einheitlichen Werth. Es wird vielmehr nach folgenden zwei neben einander geltenden Relationen gerechnet: *a*) 1 türk. Pfund = 108 gewöhnliche Saghpiaster; *b*) 1 türk. Pfund = $103^1/_2$ gute Saghpiaster. Die erstere Relation entspricht ungefähr dem Constantinopler Usus, und die Ottomanbank arbeitet auf ihre allgemeine Einführung hin. Schon heute rechnen sehr viele hiesige Kaufleute nach ihr; jedoch haben gerade die bedeutendsten, darunter fast alle europäischen Firmen Bagdads, den zweiten älteren Modus beibehalten. Die Differenz zwischen diesen beiden Cursen

K POVZBUZENÍ PRUMYSLU V CECHACH

ist zu gering, um auch bei den Scheidemünzen bemerkbar zu werden; deshalb weisen die kleinsten Geldstücke in der hier folgenden Uebersicht über den Durchschnittswerth der wichtigsten in Bagdad cursirenden Münzen Werthe auf, die sowohl nach dem 108 als auch nach dem 103½ Saghpiaster-Curse ganz gleiche sind.

	Curs *a* gewöhnliche Saghpiaster (1 L. tq. à 108)	Curs *b* gute Saghpiaster (1 L. tq. à 103½)
1 Sovereign	116·5	111·75
1 Zwanzig Francs-Stück	93·5	88·75
1 Halbimperial	93·75	90
1 Doppeltoman	82·5	79·25
1 Silbermedschidie	20	19·1875
¼ Silbermedschidie (Beschlik)	5	4·8
1 Altilik	5	5
1 Beschlik (Abu Aschra)	2·5	2·5
1 Fünfzig Para-Stück	1·25	1·25
1 Doppelsilberpiaster	2	2
1 Silberpiaster	1	1
1 Kamari	0·5	0·5
1 Piaster Raidsch (das Constantinopler Zehn Para-Stück)	0·25	0·25
1 Doppelkran	4·5	4·31
1 Rupie	7·75	7·43

Die Werthe der verschiedenen Münzen sind (mit Ausnahme der kleinen Scheidemünzen) Durchschnittscurse des Bazars; die effectiven Curse sind je nach Angebot und Nachfrage häufigen kleinen Schwankungen unterworfen.

Im Kleinhandel wird nach *Raidschpiastern* gerechnet; doch existirt diese Rechnungsweise auch bei manchen Branchen des Grosshandels. Da nun letzterer einen doppelten Saghpiaster kennt, der Raidschpiaster aber stets ein Viertel des Saghpiasters ausmacht, so ist es klar, dass die vorkommenden En gros-Preise in Raidsch bald dem Curse von 1 Goldmedschidie = 432 Raidschpiaster, bald jenem von 1 Goldmedschidie = 414 Raidschpiaster entsprechen. Dies hängt davon ab, ob der betreffende Handelsmann den einen oder anderen Saghcurs gebraucht. Der Kleinhandel hält sich stets an den Saghpiaster, von dem 108 auf den Goldmedschidie gehen, und rechnet also den Goldmedschidie zu 452, den Silbermedschidie zu 80 Raidschpiaster.

Die usancenmässigen Paritäten zwischen einigen der in Bagdad cursirenden Münzen lauten: 1 Goldmedschidie = 24 Doppelkran; 1 Goldmedschidie + 1 Kamari = 14 Rupien; 1 Goldmedschidie = 5¼ Silbermedschidie und 3 Silberpiaster.

Banknoten. Die Noten der Ottomanbank circuliren in Bagdad nicht, da seit dem vor einigen Jahren in Bagdad ausgebrochenen „run" noch immer ein Vorurtheil der Bevölkerung gegen die Noten dieser Bank besteht. So beschränkt sich der Papiergeldumlauf auf russische (seltener auch indische) Noten. Die Rubelnoten, welche von kaukasischen Pilgern oft mitgebracht werden, gelten in Bagdad durchschnittlich gleich 11·75 gute Saghpiaster per Rubel (1 L. tq. = 103½ Saghpiaster).

Bankgeschäft. Das bedeutendste Bagdader Bankgeschäft (Jahresumsatz von über ½ Million L. tq.) ist dasjenige der *Ottomanbankfiliale*, die sich unter Anderem mit Ein- und Verkauf von Wechseln, Vorschüssen auf Wechsel und Schuldscheine (durchschnittlich zu 9 Percent Zinsen) sowie mit dem Incasso von Forderungen der Versender importirter Waaren befasst; die Incassi erfolgen gegen Aushändigung der Connossemente, welche der Bank eingesendet werden. Letzterer Incassomodus kann der österreichisch-ungarischen Handelswelt in allen jenen Fällen empfohlen werden, wo es sich nicht um Firmen handelt, deren Solidität über jeden Zweifel erhaben ist, oder wo nicht etwa durch Erleichterung der Zahlungsmodalitäten ausländischer Concurrenz begegnet werden soll. Oesterreichische Bankinstitute, die mit der Bagdader Ottomanbankfiliale in Correspondenz stehen, sind u. A. die Länder- und die Unionbank.

Ausser der Ottomanbank gibt es in Bagdad noch zahlreiche einheimische Bankgeschäfte, von denen einige das Devisengeschäft betreiben, die meisten aber bloss als *Geldwechsler* fungiren. Dies ist in Bagdad aus zwei Gründen sehr einträglich. Erstens unterliegen alle fremden Münzen, auch die Goldmünzen, mehr oder minder beträchtlichen Cursschwankungen, zweitens besteht ein Agio auf Kleingeld, welches je nach Angebot und Nachfrage und je nach der gewünschten Kleingeldsorte ½—3 Saghpiaster per 1 L. tq. ausmacht.

Im *Devisengeschäfte* besteht eine sowohl vom Käufer als vom Verkäufer, also doppelt zu entrichtende Maklergebühr von 5 gewöhnlichen Saghpiaster per 100 Goldmedschidie. Anfangs November 1900 wurde für Devise *London* per 100 £ in L. tq. gezahlt: Sicht 108·5; 4 Monate dato 107·5; für Devise *Paris oder Marseille* wurde per 1 Fr. in Raidschpiaster (von dem 414 auf 1 Goldmedschidie kommen) gezahlt 17·5. Für Devise *Bombay* wurde per 1000 Rupien in L. tq. gezahlt 71·25.

Der *Wechselstempel* wird in Bagdad nach dem allgemeinen türkischen Tarife bemessen; doch der neu eingeführte Zuschlag (Muhadschie pulu) darf von Angehörigen der europäischen Grossmächte nicht eingehoben werden.

Maasse und Gewichte.

Längenmaasse.

1. Im *Teppichhandel*: *a*) das persische Maass: 1 „dhra'a Schah" = 1·02 *m*; *b*) das metrische Maass. 2. Im *Grosshandel mit ausländischen Textilwaaren*: *a*) bei englischen Waaren: der „Yard"; *b*) bei continentalen Waaren: der Meter. 3. Im *Detailhandel*: *a*) bei ordinären Indiennes, Calicos und anderen billigen Baumwollgeweben: 1 „dhra'a Bagdad" = 0·75 *m*; *b*) bei Tuch, Shawl, Seidenstoffen, feineren Indiennes u. dgl.: 1 „dhra'a Haleb" = 0·68 *m*. NB. Sowohl die „dhra'a Bagdad" als die „dhra'a Haleb" zerfällt in je 16 „kanah", deren Aequivalent bei ersterer 4·68, bei letzterer 4·25 *cm* beträgt. 4. Für *Maurer- und Steinmetsarbeiten*: eine specielle „dhra'a" = 0·80 *m*.

Distanzmaasse.

1. Der Kilometer; 2. die englische Meile; 3. die Wegstunde (arab. „Soga") = ca. 8 *km*.

Flächenmaasse.

1 „Feddan" = 200 „dönüm" = 18·38 *ha*; 1 „dönüm" = ca. 919 m^2.

Hohlmaasse.

Flüssigkeiten und Cerealien werden gewogen, nur Sesamöl wird im Grosshandel gemessen, und zwar nach „Keli" à 11·4 *l*; im Detailhandel wird es jedoch ebenfalls nach Gewicht verkauft. (Man rechnet 1 „Keli" Sesamöl = 8½ „Hukka (Okka) Stambul".

Gewichte.

1. Im *Verkehre mit dem Auslande*: *a*) das englische Gewichtssystem (Avoir du pois); *b*) das metrische Gewicht.

2. Im *localen Getreide- und Dattelhandel*: 1 „teghar" = 20 „wazna alwah" = ca. 2000 *kg*, 1 „wazna alwah" = 4 „man" = ca. 100 *kg*, 1 „man" = 2 „rattel" = ca. 25 *kg*, 1 „rattel" = 2 „dscharek" = ca. 12·5 *kg*, 1 „dscharek" = 1½ „Hukka alwah" = 6·25 *kg*, 1 „Hukka alwah" = 4·16 *kg*.

3. Im *sonstigen Bazarverkehre*: *a*) für *Fleisch Brot, und Obst*: 1 „Hukka (Okka) thekil" = 4 „wekkeya thekil" = 4 *kg*, 1 „wekkeya thekil" = 4 „rub'a thekil" = 1 *kg*, 1 „rub'a thekil" = 250 *g*; *b*) für *Colonialwaaren und Gewürze*: 1 „Hukka (Okka) Stambul" = 4 „wekkeya Stambul" = 1278 *g*, 1 „wekkeya Stambul" = 4 „rub'a Stambul" = 319 *g*, 1 „rub'a Stambul" = 25 „dirhem" = 80 *g*, 1 „dirhem" = 3·19 *g*: *c*) für *Brennholz*: 1 „teghar" = 20 „wazna" = 1000 „Hukka Stambul" = 12·8 *q*.

4. Im *Seidenhandel*: 1 „tschaki" = 100 „mithkal adscham" = 460 *g*.

5. Im *Pretiosenhandel*: *a*) für *Perlen*: 1 „mithkal adscham" = 4·6 *g*, 1 *kg* = 217 „mithkal adscham"; *b*) für *Edelsteine* und *Edelmetall*: 1 „mithkal arab" = 5 *g*, 1 *kg* = 200 „mithkal arab"; *c*) für *Bernstein* und *Korallen*: 1 „mithkal Haleb" = 4·4 *g*, 1 *kg* = 226 „mithkal Haleb".

Alle „mithkal" zerfallen in je 24 „habbaya", deren Aequivalent bei Perlen 19·17, bei Edelsteinen und Edelmetall 20·83 und bei Bernstein und Korallen 17 *cg* beträgt.

6. *Apothekergewicht*: das metrische System.

CHRONIK.

Asien.

Asiatische Türkei. Ein kaiserlicher Iradé ordnet an, dass dem Verlangen Russlands nach der Bildung eines besonderen Gerichtshofes zur Aburtheilung und Be-

strafung der Kurden, welche im letzten Herbst den Gerenten des russischen General-Consulates angegriffen haben, stattgegeben werde. Dieser Iradé wird aber russischerseits nicht als hinreichend angesehen, und die russische Botschaft unternimmt bei der Pforte neuerlich energische Schritte in Angelegenheit der Verhaftung jener Kurden, welche der Angriffe an der türkisch-russischen Grenze und anderer Verbrechen angeklagt sind. Russland besteht auf der Verhaftung und wirklichen Bestrafung der Kurden, und die russische Botschaft lenkt zugleich von Neuem die Aufmerksamkeit der Pforte auf die bedauerliche Lage in den von den Kurden bewohnten Provinzen. — Der von Briganten in der Nähe von Smyrna gefangen genommene Franzose Mille wird gegen Zahlung eines Lösegeldes von 2000 türkischen Pfund wieder in Freiheit gesetzt. — Fast in ganz Kleinasien soll die Pest wüthen.

China. Die bevollmächtigten chinesischen Friedensunterhändler, Prinz Tsching und Lihungtschang, verständigen die fremden Gesandten, dass sie den kaiserlichen Befehl erhalten hätten, die Friedensbedingungen der gemeinsamen Note der Mächte unverändert anzunehmen; sie erklären aber einige Tage später, dass sie den Befehl hätten, die Präliminarnote nicht zu unterzeichnen, falls nicht die Artikel bezüglich der Schleifung der Takuforts, der Bildung ständiger Militärposten bewaffneter Legationswachen und betreffend das Verbot der Waffeneinfuhr gestrichen werden. Der Kaiser verlangt, dass die Takuforts von den fremden Truppen besetzt werden mögen, anstatt geschleift zu werden, dass das Verbot der Waffeneinfuhr auf eine bestimmte Zeitfrist beschränkt werde und dass die Strafexpeditionen eingestellt werden sollten. Die Kaiserin-Witwe soll ihre Autorität verloren haben, der Kaiser Kwangsu ist krank und hilflos. Der Hof trifft keine Vorbereitungen zur Rückkehr von Singanfu nach Peking. In Singanfu ist eine grosse Menge chinesischer Truppen concentrirt, die, mit modernen Gewehren bewaffnet, fortwährend einexercirt werden. Die Stimmung der Bevölkerung von Singanfu ist erbittert gegen die Ausländer. Die Truppen Tungfuhsiang's, 14.000 Mann stark, empören sich in Kuzerentschau in Kansu, nordöstlich von Singanfu, und die Kaiserin befiehlt dem Befehlshaber der Truppen der Provinz Yünnan, mit 15.000 Mann nordwärts zu marschiren und die Rebellion zu unterdrücken. In der Provinz Schansi herrscht Hungersnoth, der bereits Tausende von Eingeborenen zum Opfer gefallen sind; der Hof ordnet die Vertheilung von grossen Mengen Reis an. Ein kaiserliches Edict ordnet an, dass alle chinesischen Beamten und Soldaten bei Strafe der Enthauptung die Christen ebenso behandeln sollen wie die übrigen Chinesen. Bei Mafangtschwang werden deutsche Patrouillen vom Feinde beschossen. Die Deutschen entsenden Truppen in die Nähe der Minggräber, wo Unruhen stattfinden. Eine Recognoscirungsabtheilung deutscher Truppen stösst bei Luipingu auf 3000 Chinesen; es kommt zum Kampfe, in dem 200 Chinesen getödtet, 300 verwundet und 400 gefangen genommen werden; deutscherseits werden nur drei Mann getödtet; der Feind bestand aus Milizsoldaten. In der Provinz Tschili bilden sich vielfach Räuberbanden; die Engländer haben mit solchen ein Gefecht bei Schanhaikwan. Berittene Briganten, ungefähr 2000, darunter Deserteure aller Nationen, bedrohen die Verbindungen von Tientsin; es wird eine britisch-deutsche Expedition abgesandt. Bewaffnete chinesische Christen morden und brennen in der Provinz Tschili. In der Nähe von Tschentingfu sammeln sich 25.000 Mann regulärer chinesischer Truppen. In Ningpo werden elf Seeräuber, die von italienischen Schiffen ergriffen wurden, hingerichtet. Enhai, der Mörder des deutschen Gesandten, wird an der Stelle, wo der Mord verübt worden, mit dem Schwerte hingerichtet. Bischof Anzer kehrt in das Innere des Landes zurück, da der Gouverneur von Schantung, Yuanschikai, ihn zu schützen versprochen hat. Mit Ausnahme von 1000 Mann, die theils zur Bewachung der Gesandtschaft in Peking, theils in Tientsin und in Schanhaikwan zurückbleiben, räumen die Russen die Provinz Tschili, um sich nach Kinschau zu begeben. Die Russen übergeben die Schanhaikwan-Eisenbahn den Deutschen; diese erklären, die Bahn nur vorübergehend für militärische Zwecke behalten zu wollen, und beabsichtigen, deren Leitung ihren früheren Beamten unter militärischer Oberaufsicht anzuvertrauen. Die Russen säubern die Mandschurei von Banden flüchtiger chinesischer Soldaten; diese kehren zu ihren Arbeiten zurück. In der Nähe von Ninguta erscheint eine Tungusenbande; die Stellung der Tungusen wird von den Russen erstürmt und die Tungusen werden nach hartnäckigem Kampfe gänzlich aufgerieben. Drei in Canton ansässige Europäer werden bei einem Ausfluge an den Cantonfluss von Flusspiraten überfallen und verwundet. Räuber überfallen die Zollstation in Kumtschuh am Westfluss und stehlen mehrere tausend Dollars. Der Vicekönig von Canton ist der Absicht verdächtig, die Christen zu verfolgen.

Philippinen. Die Lage ist für die Amerikaner noch immer sehr ungünstig. Die Eingeborenen der Inseln wollen von der amerikanischen Herrschaft nichts wissen und setzen den Guerillakrieg unermüdlich fort. Die Städte fügen sich nur scheinbar der neuen Herrschaft, ausserhalb derselben wird jedoch alles Amerikanische mit grösster Feindseligkeit verfolgt. Der philippinische Oberbefehlshaber von Iloilo ergibt sich, und es werden noch weitere wichtige Waffenniederlegungen erwartet. Der amerikanische Obercommandant Mac Arthur lässt fünf Insurgentengenerale, darunter Del Pilar, eine Anzahl niederer Officiere und Civilpersonen, darunter Mabini, nach Guam deportiren.

Afrika.

Algier. Bezüglich der Besetzung der Sahara-Oasen des Tuatgebietes werden neue Maassnahmen getroffen. Der neu ernannte Generalgouverneur von Algerien. Mr. Jonnart, erachtet es nicht für zweckmässig, unter den jetzigen Verhältnissen die zur verhältnissmässigen Sicherung jener Gebiete, welche die kürzeste Verbindung zwischen Algier und dem französischen Sudan bilden, unternommenen Expeditionen weiter vorzuschieben, und er missbilligt jede Vorwärtsbewegung nach Westen hin, an die Ostgrenze Marokkos, weil hierdurch aufständische Regungen unter den verschiedenen kriegerischen Stämmen im südöstlichen Theil von Marokko hervorgerufen werden könnten. Sein Programm ist darauf gerichtet, die bestehenden Verhältnisse zu befestigen und keine neuen Ausflüge zu unternehmen. General Servière hat die Aufgabe erhalten, sich nach den Sahara-Oasen zu begeben, um mehrere Garnisonen, die sich dort schon seit Monaten befinden, abzulösen und in Tuat einige Posten einzurichten. Der Operationsplan besteht in der Mobilmachung von zwei leichten Colonnen, von denen eine von Aïn Sefra, die andere von El Golea marschiren wird, um in Timmi, dem bedeutendsten Platz der Tuatgegend, mit einander zusammenzutreffen.

Marokko. Die ausserordentliche deutsche Gesandtschaft kehrt von ihrer Mission beim Sultan von Marokko nach Tanger zurück; der deutsche Gesandte hat in allen Punkten seiner Reclamationen und Forderungen Genugthuung erhalten. Auch die Beschwerden Spaniens und Italiens in Marokko haben zu einem befriedigenden Ergebniss geführt.

Abessynien. Hier ist Alles ruhig. Der Handel zwischen Abessynien und der Küste des Rothen Meeres und auch mit dem englisch-ägyptischen Sudan entwickelt sich gut. Menelik hat die Absicht, einen Zug gegen den Nil zu unternehmen. Den Weg, den der Franzose Marchand nach seinem Abzuge von Faschoda gegangen ist, in umgekehrter Richtung verfolgend, wird Menelik mit einem englischen Beamten zusammentreffen, der von Cairo dorthin abgereist ist. Es werden Grenzfragen zu

regeln sein. — Die Nachrichten aus Aussa sind beruhigend. Der frühere Sultan Muhammed al Faris hat kürzlich Menelik's Oberherrschaft anerkannt und wird ihm Tribut zahlen. Der Negus wird den Muhammedanern freie Religionsübung gestatten. Menelik hegt weitausschauende Pläne für die Ausdehnung seiner Grenze nach Westen, Südwesten und Süden.

Aegyptischer Sudan. Die Engländer beginnen die von den Franzosen geräumten Militärposten mit Besatzungen zu belegen. Slatin Pascha ist in El-Taschir, der Hauptstadt Darfurs, angelangt, und die von ihm mit dem Sultan Ali Dinar geführten Verhandlungen über die Anerkennung der anglo-ägyptischen Oberhoheit sind dem Abschlusse nahe.

Britisch-Westafrika. In der Umgegend von Lokodscha am Niger wird David Carnegie, ein Sohn des Earl of Southesk, bei einem Strafzug gegen eine aufständische Dorfschaft getödtet; er hatte 15 Mann schwarzer Truppen mit, die wacker Stand hielten und die Leiche ihres Führers nach Lokodscha brachten. — In Gambien ist ein ernster, immer weiter um sich greifender Aufstand ausgebrochen. Nachdem im Juni des vergangenen Jahres die britischen Commissäre Sitwell und Silva sowie ein Häuptling Namens Mansa Kota von den Eingeborenen getödtet worden sind, ist das Gebiet stets unruhig geblieben. Zur Bestrafung der Mörder geht unter Oberst Brake eine Expedition gegen die zwei an der Südseite des Gambiaflusses gelegenen Eingeborenendörfer ab, die für die Morde verantwortlich gemacht werden. Oberst Brake nimmt Dumbut und Mai Dabu nach hartnäckigem Widerstand der Eingeborenen, von denen viele getödtet, verwundet und gefangen genommen werden. Bei dem Marsche nach Kwinella stösst man auf keinen Widerstand, und es werden drei Haupträdelsführer gefangen. Die britischen Truppen besetzen ohne Widerstand Sallikeni am nördlichen Ufer des Gambiaflusses und machen sechs Führer der Eingeborenen, die sich gegen die Briten erhoben hatten, zu Gefangenen; diese werden nach Bathurst geschickt. Flussaufwärts treffen die Eingeborenen Vorbereitungen, den heranrückenden britischen Truppen ernsten Widerstand entgegenzusetzen.

Britisch-Ostafrika. Zur Bekämpfung der aufständischen Ogaden-Somalis werden Truppen herangezogen. Die Kosten des Zuges werden von England bestritten. Da Italien das Somali-Küstenland zwischen dem Cap Guardafui und Benadir niemals wirklich besetzt hat, soll das Recht Italiens auf dieses Gebiet verfallen und die Zeit gekommen sein, das ganze Somaliland unter englische Herrschaft zu stelllen.

Kamerun. Die geplante Hinterland-Expedition nach Adamaua wird durch die Anwerbungen für die verstärkte Schutztruppe wie auch durch die Ausbildung der neu Angeworbenen verzögert.

Rhodesia. Rhodes bringt 300 nordafrikanische Eingeborene zur Minenarbeit nach Rhodesia. Wegen ihrer Religionsübungen entstehen Schwierigkeiten, da die Leute verschiedenen Secten angehören. Die Polizei wird herbeigerufen, aber die Eingeborenen vertheidigen sich gegen diese mit Pfählen, die sie ausreissen. Mit Hilfe einiger bewaffneter Civilisten gelingt es der Polizei, die Eingeborenen ohne Blutvergiessen zur Ruhe zu bringen, und vierzig von diesen werden ins Gefängniss gebracht.

Südafrikanische Republik. Die Buren entwickeln allenthalben unermüdliche Thätigkeit und beschränken sich dabei nicht auf ihr eigenes Gebiet, sondern dringen auch in das Capland ein und gehen da sowohl im Osten als auch im Westen immer weiter nach Süden vor. Die Operationen zur Vertreibung der in die Capcolonie eingedrungenen Buren dürften mehrere Monate in Anspruch nehmen. Die Engländer besetzen Fraserburg und räumen Jagersfontein und Fauresmith; Jagersfontein wird von den Buren wieder besetzt. Die Buren besetzen auch Sutherland und greifen Kaalfontein, im Süden von Prätoria, an. Angriffe der Buren auf Belfast, Spitzkop, Wonderfontein, Novitgedacht, Dyldfontein, Pan und Machadodorp werden von den Engländern zurückgeschlagen. Gefechte finden statt bei Hotfontein, Vantondershock, Murreysburg, Ventersburg, Boshof, Middelfontein, Kopperfontein und Carolina mit wechselnden aber bedeutungslosen Erfolgen. Aus Griqualand und Kurumann werden die Buren vertrieben. Für alle Bezirke der Capcolonie mit Ausnahme der Bezirke von Capstadt, Simonstown, Wynburg, Port Elizabeth, East London, Transkei, Tembuland und Ost-Griqualand wird das Kriegsrecht verkündet.

Deutsch-Südwestafrika. Die Anwerbung für die Buren dauert in der Stille fort.

Australien.

Australien wird durch folgende Proclamation zu einem Staatenbunde gemacht: „Wir erklären hiemit, dass die Völker von Neu-Südwales, Victoria, Südaustralien, Queensland, Tasmanien und Westaustralien vom 1. Jänner des Jahres 1901 zu einem Staatenbunde mit dem Namen ‚*Australische Republik*' vereinigt werden sollen."

MISCELLEN.

Ein österreichisch-ungarisches Settlement in Tien-Tsin. Depeschen haben angekündigt, dass sich Oesterreich-Ungarn in Tien-Tsin das Terrain eines Settlements zur Errichtung eines Consulats und für Niederlassung von Staatsangehörigen und deren Unternehmungen gesichert habe. Es handelt sich nicht um das, was man „Colonie" nennt, sondern einfach um eines jener „Settlements", wie sie andere europäische Mächte längst in chinesischen Vertragshäfen und seit einiger Zeit auch schon in Tien-Tsin besassen: kleine exterritoriale Gebiete, in welchen die zumeist um ihre heimatliche consularische Vertretung Angesiedelten nach vaterländischem Gesetz und Recht leben können, innerhalb mancher der schon früher bestandenen europäischen Settlements hatten sogar andere Mächte, denen kein solches Gebiet zur Verfügung stand, ihr Consulat errichtet. Oesterreich-Ungarn erwirbt also käuflich einen kleinen Landstrich, wie ihn etwa auf seinem eigenen Territorium fremde Mächte zur Erbauung ihrer Legationen erworben haben, nur mit einer unter den herrschenden chinesischen Verhältnissen erweiterten Bedeutung und Sicherung der „Exterritorialität", und folgt hierin nur dem Beispiele anderer Staaten, nicht bloss der Grossmächte. Dass gerade ein Terrain in Tien-Tsin für dieses erste österreichisch-ungarische Settlement auf chinesischem Boden gewählt wurde, hat seinen Grund in der Bedeutung dieses Punktes. Tien-Tsin ist eine Millionenstadt in der chinesischen Provinz Pe-Tschi-Li, der der Hauptstadt des Reiches zunächst gelegene Vertragshafen. Es liegt an beiden Ufern des Pei-ho, an der Mündung des Kaisercanals in den Pei-ho, 75 *km* enfernt von der Pei-ho-Mündung in den Golf von Pe Tschi-Li. Nach Peking führt eine Eisenbahnlinie; die Entfernung dahin ist etwa mit der Distanz Graz—Wien zu vergleichen. Deshalb war Tien-Tsin u. A. der Umschlagplatz für alle Reistransporte und Abgaben, welche in natura nach Peking zu bringen waren. Es ist aber auch der Stapelplatz für alle Producte der Mongolei (namentlich Pelzwerk), die dort ihre Verschiffung gefunden haben. In Anbetracht dieser commerciellen Bedeutung haben die in Ostasien handeltreibenden Mächte besonderen Werth auf die Erwerbung von „Settlements" daselbst gelegt. England, Frankreich, Deutschland, Russland und Japan hatten sie schon früher gewählt, um den directen Verkehr von der See mit Peking zu sichern, Italien und Belgien wollten folgen. Das Ausmaass des geplanten österreichisch-ungarischen Settlements von 0·6 km^2 entspricht dem geringeren Verkehre unserer Monarchie mit China, gestattet aber vielleicht eine Belebung und Erweiterung desselben.

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER.

DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE VORMALS CH. REISSER & M. WERTHNER.

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements

WIEN

II., Czerningasse Nr. 3, 4, 5 und 7

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für **Petroleum, Gas, Oel** und

elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher **gratis** und **franco**.

Export nach allen Weltgegenden.

Soeben erschienen:

Zoll-Compass 1900I/90I

II. Theil

enthaltend die Zolltarife von

Kreta,
Malta,
Montenegro,
Niederlande,
Norwegen,
Oesterreich-Ungarn,
Portugal,
Rumänien,
Russland,
Schweden,
Schweiz,
Serbien,
Spanien und
Türkei

nach dem Stande vom December 1900.

In den bisher erschienenen zwei ersten Theilen liegen somit die Zolltarife **sämmtlicher europäischer Staaten**, nach dem neuesten Stande redigirt, vor.

Der in Kürze erscheinende III. Theil soll die Zolltarife der wichtigsten aussereuropäischeen Gebiete zur Veröffentlichung bringen.

Das Werk wird **nur im Abonnement** auf alle drei Theile zum Preise von **18 Kronen** abgegeben. Zu beziehen durch das k. k. österr. Handels-Museum sowie durch jede Buchhandlung. — Für Deutschland alleiniger Vertrieb durch E. J. Mittler & Sohn, Berlin SW.

Mehr als 147,100 Artikel u. Verweisungen.

MEYERS KONVERSATIONS-LEXIKON

= Vollständig liegt vor =

In 6., neubearbeiteter und vermehrter Auflage:

272 Hefte je 50 Pf., 17 Bände je 8 Mk.

17 Bände in Halbleder geb. je 10 Mk.

18,100 Seiten Text.

10,500 Abbildungen.

Probehefte und Prospekte gratis durch jede Buchhandlung.

Verlag des Bibliographischen Instituts, Leipzig.

Mit 1088 Bildertafeln u. Kartenbeilagen.

Im

Verlage des k. k. österr. Handels-Museums

erscheint jeden Donnerstag die volkswirthschaftliche Wochenschrift

„Das Handels-Museum"

mit der Beilage

Monats- und Quartalsberichte der k. u. k. österr.-ungar. Consularämter.

Giltig vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Giltig vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Triest—Kobe.

(Indien—China—Japan.) Abfahrt von Triest am 23. jedes Monates mit Berührung der Häfen: Fiume, Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe. — Die in den Monaten Juni, Juli und August von Triest auslaufenden Dampfer, berühren auf der Rückfahrt statt des Hafens von Bombay jenen von Calcutta. Die Gesellschaft behält sich vor, weitere drei Dampfer bei der Rückfahrt statt über Bombay über Calcutta oder Rangoon zu führen. — Die Abfahrts- und Ankunftszeiten in den Zwischenhäfen, ausgenommen Bombay, können nach Umständen verfrüht oder verspätet werden. — Der Aufenthalt in Fiume auf der Rückfahrt wird nach Massgabe der Ein- und Ausladung auf die unbedingt nothwendige Zeit verlängert oder verkürzt werden. Ausser den in der Fahrordnung bezeichneten Echellen können noch in der Hin- oder Rückfahrt nach Bedarf chinesische oder japanische Häfen, sowie Manila angelaufen werden, und wird in diesem Falle die etwaige Verzögerung nach Thunlichkeit eingebracht.

Triest—Bombay.

(Directer Dienst.) 11 Abfahrten im Jahre 1900, u. zw. von Triest am 3. der Monate Jänner bis Juni und September bis December; ferner am 12. März. Berührt Port Said, Suez, Aden und Bombay. — Anschluss in Bombay an die Kobe Linie (Hinfahrt). — Die Ankunft oder Abfahrt in den Zwischenhäfen kann nach Massgabe der Bedürfnisse verfrüht oder verspätet werden. Die Ankunft im Endhafen darf jedoch keine Verspätung erleiden.

Triest—Rangoon—Calcutta.

10 Abfahrten von Triest im Jahre 1900, u. zw. am 15. Jänner, 15. Februar, 15. April, 15. Mai, 9. Juli, 3. August, 15. September, 15. October, 15. November und 15. December. Berührt die Häfen Fiume (mit Ausnahme des Dampfers vom 3. August), Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta. — Auf der Hin- und Rückfahrt reservirt sich die Gesellschaft, ausgenommen in der Hinreise im Monate August und in der Rückreise im März, das facultative Anlaufen von Häfen des rothen Meeres, Karachi, Cochin, Coconada, Madras und anderer Häfen der Coromandelküste, und auf der Rückfahrt das Anlaufen von birmanischen Häfen, sowie Alexandrien, Ancona und Venedig. — Der Lloyd verpflichtet sich, in den Monaten März und Juni, wo die directen Fahrten nach Calcutta fehlen, eine directe Verbindung zwischen Bombay und Calcutta, sei es mit eigenen oder durch einen Verbandsdienst mit fremden Dampfern herzustellen. — Die am 15. October, 15. November und 15. December von Calcutta ausgehenden Heimfahrten werden von den Schiffen der Linie Triest—Kobe vollführt. Die Gesellschaft behält sich vor, weitere 3 von Kobe zurückkehrende Dampfer, statt über Colombo-Bombay über Penang—Calcutta—Colombo zu führen. Im Bedarfsfalle können die Ankünfte und Abfahrten von Calcutta verfrüht oder verspätet werden.

NB. Sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt entfällt das Anlaufen von Bombay, nach Massgabe der Ladungsverhältnisse.

Zweiglinie Bombay—Shanghai.

6 Abfahrten von Bombay im Jahre 1900 u. zw. am 23. der Monate Februar April, Juni, August, October und December. Läuft die Häfen Singapore, Hongkong und Shanghai an, ebenso auf der Rückfahrt. — Die Gesellschaft behält sich vor, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt andere Zwischenhäfen zu berühren. — Die Ankünfte und Abfahrten in allen Echellen können mit Rücksicht auf die Erreichung des Anschlusses an die Linie Triest—Kobe verfrüht oder verspätet werden.

SPOLKU K POVZBUZENÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

Giltig vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Giltig vom 1. Jänner 1900 bis auf Weiteres.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eillinie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Donnerstag 10 Uhr Früh, in Cattaro Freitag 12 Uhr Mittags, berühr.: Pola, Zara, Spalato, Gravosa.

Retour ab **Cattaro** Freitag $2^1/_2$ Uhr Nachm., in Triest Samstag $5^1/_2$ Uhr Früh.

Anschluss in **Triest** an die Eilzüge von und nach Wien.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der Linie **Metkovich** *A* und in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Bari** und **Brindisi**.

Linie Triest—Metkovich *A*.

Ab **Triest** jeden Mittwoch 7 Uhr Früh, in Metkovich Freitag $4^1/_2$ Uhr Nachm., berühr.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Gelsa, S. Martino, Macarsca, Gradaz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in Triest Dienstag $1^1/_2$ Uhr Nachm.

Anschluss auf der Hinfahrt in Spalato an die Hinfahrt der beschleunigten Eillinie Triest—Cattaro.

Linie Triest—Metkovich *B*.

Ab **Triest** jeden Samstag 7 Uhr Früh, in Metkovich Montag 5 Uhr Nachm., berühr.: Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Almissa, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Triest Freitag 8 Uhr Abends.

Anschluss auf der Rückfahrt in **Spalato** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Montag, Mittwoch und Freitag um Mitternacht, Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag $6^1/_2$ Uhr Früh.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Dienstag und Freitag 11 Uhr Nachts, Ankunft in Triest den darauffolgenden Tag $6^1/_2$ Uhr Früh.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch $2^1/_2$ Uhr Nachmittags, in Zara Donnerstag 5 Uhr Nachm., berühr.: Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione, Porto Manzo.

Retour ab **Zara** Sonntag $5^1/_2$ Uhr Früh, in Pola Montag 4 Uhr Früh

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in **Cattaro** Donnerstag $7^1/_2$ Uhr Abends, berühr.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo und Risano.

Retour ab **Cattaro** jeden Montag 1½ Uhr Vorm., in **Triest** Mittwoch 8 Uhr Abends.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an Hinfahrt der Linie **Pola—Zara**.

Anmerkung. Diese Linie wird von **Cattaro** nach **Bari**, **Brindisi**, **Antivari**, **Dulcigno**, **Medua**, **Durazzo**, **Valona**, **Santi Quaranta**, **Corfu** und **Santa Maura** verlängert. Auf der Rückfahrt von **Bari** und **Brindisi**. Anschluss nach Dalmatien mit der rückkehrenden **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Freitag 7 Uhr Früh, in Spizza darauffolgenden Mittwoch 11 Uhr Vorm., berühr.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto-Risano, Perzagno, Cattaro, Budua.

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch $11^1/_2$ Uhr Vorm., in Triest darauffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung. Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Megline angelegt.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eillinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Mittwoch 12 Uhr Mittags, in Alexandrien Sonntag 6 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 4 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen Linie A**.

Eillinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag $11^1/_2$ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 10 Uhr Vorm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschlüsse: In **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt an die Rückfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Albanien** und **Dalmatien**, in **Corfu** auf der Hinfahrt an die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch-Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt an die **Thessalische** Linie A (Rückfahrt).

Griechisch-Orientalische Linie *A*.*)

Ab **Triest** jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., in Smyrna Montag 5 Uhr Früh, berührt Fiume, Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè. Rückfahrt von Smyrna jeden zweiten Samstag***) 3 Uhr Nachm., in Triest den zweitnächsten Sonntag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In Piräus an die Eillinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Hinfahrt nach den Häfen Syriens und Caramaniens (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt).

NB. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eillinie Triest—Alexandrien.

**) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29. Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30 Dec.

***) Am 13. und 27. Jänner, 10. und 24. Febr., 10. und 24. März, 7. und 21. April, 5. und 19. Mai, 2., 16. und 30. Juni, 14. und 28. Juli, 11. und 25. August, 8. und 22. September, 6. und 20. October, 3. und 17. November, 1., 15. und 29. Dec.

Griechisch-Orientalische Linie *B*.*)

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., über Smyrna nach Constantinopel, dort an den zweiten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührt: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt jeden zweiten Montag***) 4 Uhr Nachm., an in Triest zweitnächsten Sonntag 8 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten December, Jänner und Februar wird die Linie nur bis **Smyrna** geführt.

Anschlüsse: In **Piräus** an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, überdies auf der Hinfahrt an die Thessalische Linie A Rückfahrt nach Candien etc.; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie B, Rückfahrt), sowie nach Constantinopel (Syrisch-Caramanische Linie, Hinfahrt) und überdies in den Monaten vom September bis Ende Februar auf der Hinfahrt nach **Caramanien** und **Syrien** (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt); in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie an die **Donaulinie**.

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien**.

**) Am 7. und 21. Jänner, 4. und 18. Februar, 4. und 18. März, 1., 15. und 29. April, 13. und 27. Mai, 10. und 24. Juni, 8. und 22. Juli, 5. und 19. August, 2., 16. und 30. September, 14. und 28. October, 11. und 25. November, 9. und 23. Dec.

***) Am 15. und 29. Jänner, 12. und 26. Febr. 12. und 26. März, 9. und 23. April, 7. und 21. Mai, 4. und 18. Juni, 2., 16. und 30. Juli, 13. und 27. August, 10. und 24. September, 8. und 22. October, 5. und 19. November, 3., 17. und 31. Dec.

Thessalische Linie *A*.*)

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag**) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag $6^1/_2$ Uhr Früh, über Fiume, Durazzo, Valona, Corfu, Argostoli, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagach, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt jeden zweiten Samstag***) 8 Uhr Früh, in Triest zweitnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **B** in derselben Richtung und auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Griechisch-Orientalischen** Linie B; in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie an die **Donaulinie**.

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien**.

**) Am 4 und 18. Jänner, 1. und 15. Februar, 1., 15. und 29. März, 12. und 26. April, 10. und 24. Mai, 7. und 21. Juni, 5. und 19. Juli, 2., 16. und 30. August, 13. und 27. September, 11. und 25. October, 8. und 22. November, 6. und 20. Dec

***) Am 6. und 20. Jänner, 3. und 17. Februar, 3., 17. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23. Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 13. und 27. October, 10. und 24. November, 8. und 22. Dec.

Thessalische Linie *B*.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 8 Uhr Nachm., in Constantinopel übernächsten Mittwoch 6 Uhr Vorm., berührt: Durazzo, Valona, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden zweiten Samstag**) 8 Uhr Früh, an **Triest** zweitnächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie A in derselben Richtung; in **Smyrna** auf der Rückfahrt an die Griechisch-Orientalische Linie B in derselben Richtung; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel—Odessa** sowie an die **Donaulinie**.

*) Am 11. und 25. Jänner, 8. und 22. Februar, 8. und 22. März, 5. und 19. April, 3., 17. und 31. Mai, 14. und 28. Juni, 12. und 26 Juli. 9. und 23. August, 6. und 20. September, 4. und 18. October, 1., 15. und 29. November, 13. und 27. Dec.

**) Am 13. und 27. Jänner, 10. und 24. Februar 10. und 24. März, 7. und 21. April, 5. und 19. Mai 2., 16. und 30. Juni, 14. und 28. Juli, 11. und 25. August, 8. und 22. September, 6. und 20. October, 3. und 17. November, 1., 15. und 29 Dec

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom September bis Ende Februar; vierzehntägig vom März bis Ende August.

Ab **Alexandrien** Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel den übernächsten Sonntag 5 Uhr Früh über Port Said, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersina, Rhodus, Khios, Smyrna, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Vorm.,

Anschlüsse: In **Alexandrien** an die Eillinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in **Smyrna** auf der Hinfahrt an die Griechisch-Orientalische Linie A und B Rückfahrt nach Syra und Piräus (in den Monaten März bis Ende August nur mit der Linie B), sowie an die **Thessalische** Linie **B** (Rückfahrt) nach **Candien**, **Cerigo** etc.

*) Am 2., 9., 16., 23. und 30. Jänner, 6., 13., 20. und 27. Februar, 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15., und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4., 11., 18. und 25. September, 2., 9., 16., 23. und 30. October, 6., 13., 20. und 27. November, 4., 11., 18. und 25. December.

**) Am 7., 14., 21. und 28. Jänner, 4., 11., 18. und 25. Februar, 4., und 18. März, 1., 15. und 29. April, 13. und 27. Mai, 10. und 24. Juni, 8. und 22. Juli, 5. und 19. August, 2., 9., 16., 23. und 30. September, 7., 14., 21. und 28. October, 4., 11., 18. und 25. November, 2., 9., 16., 23. und 30. December.

Linie Constantinopel—Batum.

Von **Constantinopel** ab jeden Samstag 12 Uhr Mittags, in Batum jeden Donnerstag 6 Uhr Früh, über Ineboli, Samsun, Kerassunt, Trapezunt, Rizeh; Rückfahrt von **Batum** jeden Freitag 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie Constantinopel—Odessa und der Donaulinie.

Linie Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm., in Odessa Samstag 7 Uhr Früh; Rückfahrt von **Odessa** jeden Montag 3 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 7 Uhr Früh.

Linie Constantinopel—Costanza.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 3 Uhr Nachm., in **Costanza** Montag 6 Uhr Früh; über **Burgas** (auf der Rückfahrt auch Varna); Rückfahrt von **Costanza** jeden Montag 8 Uhr Abends, in **Constantinopel** Donnerstag 9 Uhr Früh.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** jeden Freitag $4^1/_2$ Uhr Früh, in Prevesa 5 Uhr Nachm.: über Sajada, Parga, Sta. Maura.

Rückfahrt von **Prevesa** jeden Dienstag 6 Uhr Früh, in Corfu $6^1/_2$ Uhr Abends.

Anschluss in Corfu auf der Rückfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel in beiden Richtungen.

Donaulinie.

Von **Constantinopel** jeden Donnerstag 2 Uhr Nachm., in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, über Costanza, Sulina, Braila. Rückfahrt von **Galatz** jeden Mittwoch 9 Uhr Früh, in Constantinopel Freitag 7 Uhr Früh.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel, sowie an die Thessalische Linie (Rückfahrt).

Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Vorkehrungen.

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER.

DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE VORMALS CH. REISSER & M. WERTHNER.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXVII. Jahrgang. WIEN, MÄRZ 1901. Nr. 3 Beilage.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:
Ganzjährig K. 10·—, M. 10·—, Frs. 12·50 ohne Postversendung.
„ K. 11·20, M. 11·20, Frs. 14·— mit „

Insertionsbedingungen:
Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite K. 10·—.

KAISERL. KÖNIGL. PRIVILEGIRTE

TEPPICH- UND MÖBELSTOFF-FABRIKEN

VON

PHILIPP HAAS & SÖHNE

WIEN

WAARENHAUS: I., STOCK-IM-EISENPLATZ 6.

FILIALEN:

VI., MARIAHILFERSTRASSE 75 (MARIAHILFERHOF); IV., WIEDENER HAUPTSTRASSE 13
III., HAUPTSTRASSE 41

EMPFEHLEN IHR GROSSES LAGER IN

MÖBELSTOFFEN, TEPPICHEN, TISCH-, BETT- UND FLANELLDECKEN, LAUFTEPPICHEN IN WOLLE, BAST UND JUTE, WEISSEN VORHÄNGEN UND PAPIERTAPETEN

SOWIE DAS GROSSE LAGER VON

ORIENTALISCHEN TEPPICHEN UND SPECIALITÄTEN.

NIEDERLAGEN:

BUDAPEST, GISELAPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). PRAG, GRABEN (EIGENES WAARENHAUS). GRAZ, HERRENGASSE. LEMBERG, ULICY JAGIELLONSKIEJ. LINZ, FRANZ JOSEF-PLATZ. BRÜNN, GROSSER PLATZ. BUKAREST, NOUL PALAT DACIA-ROMANIA. MAILAND DOMPLATZ (EIGENES WAARENHAUS). NEAPEL, PIAZZA S. FERDINANDO. GENUA, VIA ROMA. ROM, VIA DEL CORSO.

FABRIKEN:

WIEN, VI., STUMPERGASSE. EBERGASSING, NIEDER-OESTERREICH. MITTERNDORF, NIEDER-OESTERREICH. HLINSKO, BÖHMEN. BRADFORD, ENGLAND. LISSONE, ITALIEN. ARANYOS-MAROTH, UNGARN.

FÜR DEN VERKAUF IM PREISE HERABGESETZTER WAAREN IST EINE EIGENE ABTHEILUNG IM WAARENHAUSE EINGERICHTET.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Giltig ab 1. Februar 1901. **FAHRPLAN.** Giltig ab 1. Februar 1901.

S. Z. 4/a I. II. III.	S. Z. 4 I. II. III.	P. Z. 14 I. II. III.	S. Z. 4/c Schnf. I. Cl.	P. Z. 8 I. II. III.	P. Z. 12 I. II. III.	S. Z. 2/b I. II.	S. Z. 2 I. II. III.	P. Z. 10 I. II. III.	S. Z. 6 I. II. III.			P. Z. 13 I. II. III.	S. Z. 3 I. II. III.	S. Z. 3/a I. II. III.	P. Z. 7 I. II. III.	P. Z. 9 I. II. III.	S. Z. 3/c I. Cl.	S. Z. 5 I. II. III.	S. Z. 1/b I. II.	S. Z. 1 I. II. III.	P. Z. 11 I. II. III.
745	815	845	1125	100	430	700	825	840	945	ab	**Wien** (Südbahnhof)	an	745	850	945	707	400	600	820	645	915	115
e815	.	923	.	136	508	.	e856	936	.	an	**Baden**	↑	706	.	914	Ueber	325	.	.	.	.	1237
837	859	1007	1217	207	537	751	924	1021	1036	⋙	**Wiener-Neustadt**	⋙	620	758	852	Pottend.	256	507	728	555	824	1208
1013	1038	1228	151	422	752	930	1109	1258	1210		**Semmering**		429	646	731	322	101	.	613	441	708	1019
1036	1059	1258	212	454	821	951	1130	129	1231		**Mürzzuschlag**		352	620	700	234	1213	327	517	412	637	942
1107	1254	.	.	606	.	.	.	.	.		**Neuberg**		256	.	636	.	1117	.	.	.	530	.
1119	.	218	.	609	931	.	.	259	.		**Kapfenberg**		217	.	657	1250	1021	.	.	.	.	838
148	.	.	.	836	.	.	.	.	.		**Au-Seewiesen**		.	.	405	.	.	.	.	.	.	600
1126	1143	220	259	620	938	1039	1218	308	115		**Bruck a. d. M.**		210	523	550	1226	1007	287	451	314	534	826
1145	.	343	320	819	1051	1218	.	415	.		**Leoben**		137	.	520	1119	911	210	.	.	447	619
235	.	806	.	.	.	.	.	950	.		**Eisenerz**		1025	.	1025	528	558	.	.	.	.	.
216	.	556	.	.	141	.	.	703	.		**Selzthal**		1030	.	231	835	.	.	.	.	221	221
.	.	.	.	.	820	.	.	535	.		**Wörgl**		.	.	.	1038	.	.	.	.	746	746
.	.	.	.	.	931	.	.	735	.		**Innsbruck**		.	.	.	858	.	.	.	.	633	633
431	.	1027	726	.	637	718	.	1120	.		**Villach**		558	.	1220	451	.	958	.	.	928	.
1105	.	.	120	.	210	210	.	1025	.		**Venedig**		.	.	445	510	.	316	.	.	210	.
	1215	357		818	1100	1139	120	504	213		**Graz**		1230	420		1003	805		349	206	431	700
	150	629		1028		.	.	658	.		**Spielfeld**		1013	320		856	601		.	.	.	
	432	754		.		.	.	813	.		**Purkla** (Gleichenb.)		.	1111		517	448		.	.	.	
	630	.		.		.	.	1017	.		**Luttenberg**		.	840		310	.		.	.	.	
	214	704		1112		1253	236	741	323		**Marburg** (Hptbhf.)		940	256		740	527	230	1249	310		
	645	1132		.		.	617	108	617		**Klagenfurt**		545	1009		215	.	1148	735	1148		
	815	101		.		.	712	237	712		**Villach**		.	835		1245	.	1056	543	1056		
	101	738		.		.	1049	718	1049		**Toblach**		.	.		715	.	743	100	743		
	600	1203		.		.	145	1115	145		**Bozen-Gries**		.	.		1245	.	419	840	419		
	745	153		.		.	310	.	310		**Meran**		.	.		815	.	300	640	300		
	744	133		.		.	319	.	316		**Trient**		.	.		1058	.	256	721	256		
	829	216		.		.	403	.	403		**Mori**		.	.		957	.	221	641	221		
	950	329		.		.	509	.	509		**Arco**		.	.		813	.	107	.	107		
	1008	346		.		.	526	.	526		**Riva**		.	.		756	.	1250	.	1250		
	1028	420		.		.	.	.			**Verona**		.	.		635	.		500	.		
	239	741		1209		.	305	828			**Pragerhof**		850	229		658	432		.	238		
	313	838		.		.	349	939			**Pettau**		727	145		543	.		.	156		
	341	905		140		209	412	1003			**Cilli**		731	129		521	250		1131	133		
	416	940		224		239	442	1012			**Steinbrück**		655	1257		440	205		1101	100		
	748	.		.		.	724	420			**Agram**		.	750		1254	940		.	940		
	533	1115		431		350	553	1243			**Laibach**		522	1129		250	1215		952	1151		
	726			723		541	743	323			**St. Peter in Krain**			952		1240	914		818	1015		
	917			917		.	917	.			**Abbazia-Mattuglie**			808		.	531		531	823		
	1110			100		.	100	940			**Pola**			520		.	200		230	615		
	834			942		642	857	451			**Nabresina**			832		1051	715		705	850		
	.			.		1047	.	930			**Venedig via Cervignano**			.		700	.		1020	.		
	917			1118		845	1008	634			**Görz**			705		925	524		524	657		
	857			616		.	210	1105			**Venedig via Cormons**			1025		445	1035		1035	210		
	230			.		.	559	205			**Bologna**			630		205	450		450	1035		
	603			.		.	1015	634			**Florenz**			300		900	1050		1050	610		
	1125			.		.	610	110			**Rom**			98		230	940		940	1110		
	700			.		.	1015	1130			**Neapel**			1105		515	1105		1105	600		
	225		610	.		.	735	615			**Mailand**			105		1125	.	1050	.	735		
	652		915	.		.	1155	1010			**Genua**			815		640	.	700	.	303		
	1217		222	.		.	1018	637		⋙	**Nizza**	⋙		1220		1020	.	1118	.	325		
	900			1025		710	940	535		an	**Triest**	ab		800		955	600		635	815		
				650	740	1050	1130	140	530	ab	**Wien** (Südbahnhof)	an	854	950	140	507	535	1150	985		
				921	1043	1252	257	429	800	an	**Sopron**	↑	558	723	1057	115	330	745	623		
				1055	1237	207		644	934	⋙	**Szombathely**	⋙	400	552	904		219	610	440		
				135	342	408		1035			**Nagy-Kanizsa**		1245		605		1220		205		
				845	919	845					**Zágráb**		739				707		.		
				444	718	650				↓	**Barcs**	↑	915				845		1105		
				1000	120					an	**Pakrácz**	ab	250						600		

Expresszug Wien-Nizza via Leoben, Villach, Pontebba bis 19. April täglich. Anschluss von St. Petersburg und Warschau in Wien jeden Dienstag.

Expresszug Nizza-Wien via Pontebba-Villach-Leoben täglich bis 30. April. Anschluss nach St. Petersburg-Warschau in Wien jeden Donnerstag.

Die **Nachtzeiten** von 600 Abds. bis 558 Früh sind durch **Unterstreichen** der Minutenziffern bezeichnet.

Die links von den Stationsnamen stehenden Zeitangaben sind von oben nach unten, die rechts stehenden von unten nach oben zu lesen.

Speiswagen: Wien-Leoben-Nizza bei den Expresszügen Nr. 4/c und 3/c.

Schlafwagen (I. Classe): Calais-Ostende-Wien-Triest (Wien ab 700, Wien an 645), Wien-Abbazia-Fiume via St. Peter (Wien ab 825, Wien an 915), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala (Wien ab 945, Wien an 820).

Directe Wagen (I., II. Classe): Wien-Leoben-Venedig-Mailand, Klagenfurt und Villach, und Wien-Pontafel (auch III. Classe) (Wien ab 745, Wien an 915), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala, Wien-Marburg-Meran (Wien ab 945, Wien an 820), Wien-Abbazia, Fiume (Wien ab 815, 825, Wien an 850, 915), Wien-Görz-Cormons, Wien-Pola (Wien ab 815, Wien an 850), Wien-Cormons-Venedig (Wien ab 825, Wien an 915), Wien-Sopron-Pécs-Essegg (Wien ab 650, 740, Wien an 853, 935), Wien-Sopron-Zákány-Agram (Wien ab 1050, Wien an 555).

Fahrpläne sämmtlicher Linien im Taschenformat sind bei den Bahnhof-Cassen, jene für die Wiener Localstrecken auch in den Tabak-Trafiken käuflich zu haben.

März 1901. Nr. 3.

Inv. C. S. M. 8054

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K. = 10 Mark.

INHALT: Der Schlüssel zu Südafrika. — Die wirthschaftliche und culturelle Lage der Don'schen Kosaken. — Die Entwicklung der deutschen Schutzgebiete. — Die Eisenbahnen in den afrikanischen Schutzgebieten Deutschlands. — Chronik. — Miscellen: Der Handel von Aden. — Von Japan nach Europa über die sibirische Bahn. — Von der sibirischen Bahn. — Sven Hedin's Forschungsreise. — Die argentinische Saladeroindustrie. — Literatur.

DER SCHLÜSSEL ZU SÜDAFRIKA.

Die Etablirung einer ostafrikanischen Lloydlinie ist wohl geeignet, die Aufmerksamkeit unserer Handelswelt auf das grosse afrikanische Absatzgebiet zu lenken, an dessen Handelsverkehr wir bisher nur recht geringfügigen Antheil genommen haben. Allem Anscheine nach nähert sich der Krieg in Südafrika seinem Ende, und es ist vorauszusehen, dass bald nachher eine Periode der Erholung und des wirthschaftlichen Aufschwunges erfolgen wird, die von grosser Bedeutung für den südafrikanischen Importhandel sein wird. Die bedeutendsten Emporien Südafrikas sehen demgemäss einer Zeit weiterer Entwicklung entgegen, und vermuthlich dürfte unter ihnen Lorenzo Marquez die bedeutendste Rolle dabei spielen. Die Delagoa Bay gilt seit der Eröffnung der Eisenbahn von Lorenzo Marquez nach Prätoria und Johannesburg als der Schlüssel zu Südafrika sowohl in strategischer als in commercieller Hinsicht.

Es ist daher begreiflich, wenn England namentlich in letzter Zeit dieser portugiesischen Colonie besondere Aufmerksamkeit gewidmet hat; fehlt es doch nicht an Stimmen, die ohne Umschweife erklären, die Befestigung der britischen Suprematie in Südafrika sei durch den Uebergang der Delagoa Bay in englischen Besitz bedingt, und so lange Lorenzo Marquez nicht britisch sei, werde England nicht freien Spielraum in Südafrika haben.

Auf diesem Standpunkte steht auch eine eben erschienene Monographie: „Der Schlüssel zu Südafrika" von M. G. Jessett,[1]) der mit Eifer die britische Expansionspolitik in Südafrika verficht. Freilich kann es keinem Zweifel unterliegen, dass die Delagoa Bay ein überaus werthvoller Besitz ist und dass sie für England auch viel werthvoller wäre, als sie für Portugal ist, das diese afrikanische Colonie auch bis in die letzte Zeit arg vernachlässigt hat. Der Autor kritisirt auch die wenig zielbewusste und achtlose Verwaltung von Portugiesisch Ostafrika in schärfster Weise; sie thue nichts für den Hafen für die Strassen, nichts für den Handel und nichts fur Lorenzo Marquez. Wenn überhaupt etwas aus Lorenzo Marquez geworden ist, meint Mr. Jessett, so war dies nur die Consequenz zwingender Ursachen, die Delagoa Bay bietet nämlich den idealsten Hafen Südafrikas, dessen andere Hafenplätze fast stets durch eine Sandbarre mehr oder minder schwer zugänglich sind, während dies bei Lorenzo Marquez nicht der Fall ist. Das Klima ist ziemlich gut, namentlich von Mai bis September sehr angenehm, während in den Monaten October bis März die Hitze für Europäer weniger erträglich ist; die Malaria, die früher enorm viel Opfer unter der europäischen Bevölkerung an der Delagoa Bay forderte, tritt jetzt nicht mehr so heftig auf, seitdem die Sümpfe in der Umgebung von Lorenzo Marquez zum Theil ausgetrocknet und verbaut worden sind.

Lorenzo Marquez hat sich nicht so rasch und kräftig entwickelt wie andere südafrikanische Handelscentren; es zählte im Jänner 1899 nicht mehr als 5130 Einwohner, wovon etwa die Hälfte Europäer. Doch ist zu erwarten, dass es in den nächsten Jahren einen rascheren Aufschwung nehmen werde. Bis in die jüngste Zeit ist sehr wenig für die Stadt geschehen, doch sollen die Verbesserungen, die in letzter Zeit eingetreten sind, schon sehr wohlthätig gewirkt haben. Lorenzo Marquez hat breite gepflasterte Strassen erhalten, eine gute Wasserleitung und auch elektrische Beleuchtung, die von einer französischen Gesellschaft eingeführt wurde. Für den Hafenverkehr, Docks und Zollabfertigung scheint allerdings noch viel zu thun zu sein, wenn auch nur ein Theil der vielen Klagen, die Mr. Jessett vorbringt, begründet ist. Er citirt wenigstens portugiesische Stimmen, die über die Hafen- und Zollverwaltung in Lorenzo Marquez energisch Beschwerde führen.

Das Hinterland der Delagoa Bay ist nach der Beschreibung Mr. Jessett's ziemlich reich und ergiebig an vielerlei natürlichen Hilfsquellen. Reis, Kautschuk, Palmöl und Rohrzucker bieten bei rationellem Landwirthschaftsbetrieb grosse Aussichten. Wichtig für die Entwicklung von Lorenzo Marquez, das eine Kohlenstation par excellence ist, ist auch die Entdeckung angeblich reicher Kohlenlager auf der Inyack-Insel am Eingang der Delagoa Bay. Reich an Kohle ist übrigens auch das Gebiet zwischen der Delagoa Bay und den Lebombo-Bergen; die dortigen Lager, deren Kohle von sehr guter Beschaffenheit sein soll, harren noch der Ausbeutung. Von Bedeutung sind vielleicht auch die Petroleumfunde in der Nähe von Lorenzo Marquez.

Der Handel dieses Platzes hat sich sehr langsam entwickelt. Erst auf den Elfenbeintausch beschränkt, haben erst nach und nach die wachsenden Bedürfnisse der Bevölkerung den Handel mehr belebt, bis die Eröffnung der Eisenbahn nach Transvaal dem Verkehre lebhafteren Impuls gegeben hat. Ein grosser Nachtheil für die commercielle Entfaltung von Lorenzo Marquez soll der Umstand sein, dass ein grosser Theil des Handels und des Speditionsgeschäftes in Händen von Indiern, Arabern und Chinesen liegt. Immerhin schreitet die commercielle Entwicklung von Lorenzo Marquez stetig vor, und die englischen Consularberichte constatiren von Jahr zu Jahr einen steigenden Umsatz. Jetzt wird Lorenzo Marquez bereits von 15 regulären Dampferlinien angelaufen.

Die ostafrikanische Lloydlinie erleichtert nunmehr auch dem österreichischen Handel den Verkehr mit der Delagoa Bay, dem Schlüssel zu Südafrika. Das Hinterland von Lorenzo Marquez, Rhodesia, die nördlich vom Transvaal gelegenen Gebiete, gehen gewiss mit Fort-

[1]) The Key to South Africa By, M. G. Jessett. London. T. Fisher Unwin, 1901.

führung der rhodesischen Bahn einer raschen wirthschaftlichen Erschliessung und Entfaltung entgegen. Von Capstadt aus sind diese Handelsgebiete schwerer zu erreichen als von Lorenzo Marquez aus, das thatsächlich das bedeutendste Emporium Südafrikas nach Capstadt zu werden verspricht. Unser Handel wird daher gut thun, dort rechtzeitig Fuss zu fassen. —*w.*

DIE WIRTHSCHAFTLICHE UND CULTURELLE LAGE DER DON'SCHEN KOSAKEN.

(Specialbericht des k. und k. Vice-Consulates in *Rostow am Don.*)

Eine im Vorjahre tagende Enquêtecommission unter dem Präsidium des Generals Maslakovetz beschäftigte sich damit, die Gründe und den Umfang des wirthschaftlichen Rückganges der Kosakenbevölkerung zu erörtern und zu prüfen.

Wenn auch die Ergebnisse dieser Enquête bisher zu keinen Reformen führten, so haben die Arbeiten der Commission doch eine Reihe von sehr interessanten Daten zu Tage gefördert, die zur Beurtheilung der wirthschaftlichen und culturellen Lage der Don-Kosaken werthvolle Anhaltspunkte liefern. Die Enquêtearbeiten können ihrem Inhalte nach in zwei Theile gesondert werden: erstens in 29 Berichte, welche ausschliesslich das für das Gebiet der Don'schen Kosaken geltende Wehrsystem und die damit im Zusammenhange stehenden Verpflichtungen der Kosaken behandeln, und zweitens in einer Reihe von Abhandlungen mit statistischen Daten, welche auf die gegenwärtige wirthschaftliche und culturelle Lage des Kosakenstandes Bezug haben und woran auch einige Reformvorschläge geknüpft wurden.

In der Institution der Kosaken dominirt ein Factor, welcher ihre ganze Lebensweise von derjenigen der übrigen Staatsangehörigen Russlands unterscheidet und durch die *„allgemeine Wehrpflicht"* im weitestgehenden Sinne des Wortes charakterisirt werden kann.

Dem Principe nach ist zwar die allgemeine Wehrpflicht seit 30 Jahren in ganz Russland eingeführt worden, doch wird auf Grund der bestehenden Gesetzesbestimmungen ein beträchtlicher Theil der männlichen Bevölkerung, welche das Militärdienstalter erreicht hat, als Familienerhalter wegen unbedeutender körperlicher Deffecte, hoher Losnummer etc. vom activen Militärdienst befreit, während die Angehörigen des Kosakenstandes alle diese Begünstigungen nicht nur nicht kennen, sondern der Wehrpflicht im Sinne des § 415 des Heeresstatuts in Equipirung auf eigene Rechnung nachzukommen haben, worunter Pferd, Bekleidung und die sonstige Ausrüstung, mit Ausnahme der Feuerwaffe, Pike und Kriegsmunition, zu verstehen sind.

Jeder Kosak wird, sowie er das 18. Lebensjahr erreicht hat, in den Stand des Kosakenheeres eingereiht und muss den Treueid leisten.

Das Kosakenheer ist in folgende drei Hauptkategorien eingetheilt:

1. die Vorbereitungsclasse, in welcher der junge Kosak drei Jahre verbleibt und seine erste militärische Ausbildung erhält;

2. die active Dienstclasse, welche das eigentliche von den Kosaken gebildete Heer darstellt und zwölf Dienstjahre erfordert;

3. eine Reserveclasse mit fünfjähriger Dienstdauer zur Completirung der activen Heerestheile und Aufstellung selbständiger Abtheilungen in Kriegszeiten.

Im Ganzen steht der Kosak somit 20 Jahre im Heeresdienste.

Der dreijährige Vorbereitungsdienst des jungen Kosaken gestaltet sich folgendermaassen:

Im ersten Jahre wird er von allen Abgaben befreit, dagegen muss er sich die Ausrüstung beschaffen; im zweiten Jahre erhält er in seiner Heimatsstanitze gewöhnlich im Herbste während 24 Tage den ersten Drill, und im dritten Jahre kommt zu diesen Herbstübungen noch ein einmonatlicher Dienst zu Beginn des Monates Mai hinzu.

Der Dienst in der activen Dienstclasse zerfällt wieder in drei Dienstperioden: erstens hat der Kosak vier Jahre präsent zu dienen, doch wird er gewöhnlich ein halbes Jahr vorher entlassen und kommt sodann in die sogenannte zweite „Folge", welche gleichfalls vier Jahre dauert. Jetzt ist er nur noch verpflichtet, alljährlich im Mai je drei Wochen activ zu dienen, zweimal im Jahre zur Revision seiner Ausrüstung (Pferd, Uniform etc.) zu erscheinen und jeden Augenblick bereit zu sein, einer Einberufung Folge zu leisten. Die dritte Folge bringt insoweit eine Erleichterung mit sich, als er von der Verpflichtung, sich beständig ein Pferd zu halten, befreit ist und im Ganzen nur zweimal auf drei Wochen einrücken muss. Die dritte oder Reserveclasse legt den Kosaken keine besonders schweren Verpflichtungen auf.

Nachstehende Zusammenstellung gibt über den Bestand des activen Don'schen Kosakenheeres zu Kriegszeiten Aufklärung:

Folge	Generale, Stabsofficiere, Officiere	Mannschaft	Pferde
I.	1732	69.203	72.187
II.	661	29 232	32 278
III.	425	16 184	15.691

Die Begünstigungen, die der Kosak im Vergleiche zu den übrigen Staatsangehörigen geniesst, sind: Befreiung von den staatlichen Abgaben und Betheilung mit Land zur Bestreitung des Lebensunterhaltes und der Ausrüstungskosten.

Der grösste Theil des Dongebietes ist oder war zum Mindesten Eigenthum der Kosaken. Das denselben gehörende Land kann in folgende Kategorien eingetheilt werden: Landantheile, die dem einzelnen Kosaken persönlich zugewiesen werden; Ländereien, welche der Pferdezucht der Stanitzen dienen; andere Landcomplexe, die gleichfalls Stanitzeneigenthum bilden und aus deren Erträgnissen verschiedene Gemeindeauslagen gedeckt werden, z. B. Kosten der inneren Verwaltung, Polizei etc., sowie auch, und zwar durch Verpachtung oder Veräusserung, Aufwendungen für die Ausrüstung vollkommen mittelloser Kosaken. Im Allgemeinen scheint der Begriff des Gemeinde- oder Stanitzeneigenthums nicht eng begrenzt und auch von den einzelnen Kosakenantheilen nicht streng gesondert zu sein, da aus den Schilderungen einiger Enquêtemitglieder zu entnehmen ist, dass in verschiedenen Kreisverwaltungen die Vertheilung und Verwerthung der Ländereien nicht nach einheitlichen Grundsätzen vor sich geht.

Die Gründe der Verarmung der Kosaken liegen einerseits im continuirlichen Wachsen der mit der Wehrpflicht verbundenen materiellen Lasten, ohne dass diesen eine Vermehrung der Einnahmequellen gegenüber stünde.

Die Ausgaben des jungen Kosaken in der Vorbereitungsclasse zur Anschaffung der Ausrüstung werden auf Rubel 222·90 berechnet, wobei der in Geld schwer fixirbare Verlust, den er und seine Wirthschaft durch die 24-, beziehungsweise 30tägige erste Ausbildung im zweiten und dritten Jahre erleiden, unberücksichtigt bleibt.

Beim Eintritt in den eigentlichen Präsenzdienst — zu welchem alljährlich ca. 7000 Mann einberufen werden — wächst die vorangeführte Ausgabe bereits auf 250 bis 300 Rubel, was für sämmtliche activen Kosaken alljährlich ca. 2 Millionen Rubel ausmacht und nach angestellter Berechnung jede Dessjatine des dienenden Kosaken mit 14—17 Rubel belastet. Diese bedeutende Ausgabe vertheilt sich nicht auf verschiedene Fristen, sondern muss auf einmal bestritten werden.

Um sich die vorgeschriebene Ausrüstung beschaffen zu können, muss der junge Kosak oder dessen Vater zumeist sein Anwesen verschulden, verpachten oder seine Habe veräussern.

Bis zum Jahre 1885 wurde die Ausrüstung *armer* Kosaken *auf Rechnung des Heeres* bestritten.

Eine Verordnung der Hauptverwaltung der Kosakenheere aus dem genannten Jahre änderte die Lage und zwingt *die Gemeinde* (Stanitze), hiefür aufzukommen und da diese Verpflichtung wegen unklarer Fassung der einschlägigen Verordnung vielfach umgangen wurde, so ist dieselbe im Jahre 1891 dahin präcisirt worden, dass die Gemeinde für die vorschriftsmässige Ausrüstung eines *jeden* zuständigen Kosaken verantwortlich gemacht wird. Andererseits war schon im Jahre 1870 das Verbot ergangen, aus Heeresmitteln an die Stanitzen für Errichtung oder Instandhaltung öffentlicher Gebäude, Verwaltungsausgaben etc. Subsidien zu ertheilen. Diese Verordnung allein belastet die einzelnen Familien mit ca. Rubel 8·92 jährlich.

Da die Einnahmen der Stanitzen aus den Gemeindeländereien zur Deckung ihrer Verwaltungsauslagen bei weitem nicht ausreichen, so sind sie genöthigt, von ihren Besitz immer mehr und mehr Land zu verpachten, und zwar auch an Nichtkosaken. Seit dem Jahre 1893 vergrösserte sich die Fläche der verpachteten Stanitzenländer um 52.670 Dessjatinen und betrug im Jahre 1898 im Ganzen 415.902 Dessjatinen. Die Landveräusserungen datiren vom Jahre 1870, wo den Stanitzen einige nicht besonders lästige Ausgaben auferlegt worden waren.

Zufolge der oben angeführten Verordnungen aus den Jahren 1885 und 1891 wuchs jedoch die Fläche der entfremdeten Ländereien rapid. Beispielsweise wird angeführt, dass im Bezirke Hoper die Fläche der in Pacht gegebenen, beziehungsweise entfremdeten Ländereien nach dem Jahre 1885 sofort auf 15.855 und in den Jahren 1891 bis 1897 von 16.000 auf 28.257 Dessjatinen stieg.

Doch sind die Stanitzengemeinden trotzdem nicht im Stande, die ganze Last der Ausrüstung verarmter Kosaken auf sich zu nehmen, und übertragen sie daher wieder auf die einzelnen Kosaken. Dies geschieht auf folgeude Weise. Die Stanitzenverwaltung rüstet den Kosaken aus, schickt ihn zum Dienst, nimmt ihm aber den ihm zugetheilten Landantheil (Nadjel) weg und gibt denselben in Pacht. Auf diese Weise sind im Bezirke Hoper am 1. Jänner 1898 den Kosaken 1928 Antheile weggenommen worden. Diese entfremdeten Antheile werden zu grösseren Flächen gruppirt, deren Pachtertrag in die Stanitzencassen fliesst, zur Deckung der für die Ausrüstungen gehabten Gemeindeauslagen. Es wurde berechnet, dass in letzterer Zeit ca. 18—20 Percent der Nadjelländereien den Kosaken entzogen und zumeist an Nichtkosaken verpachtet wurden, und dass die Schulden der Kosaken an die Stanitzencassen sich auf 1,141.249 Rubel belaufen.

Die von den Stanitzen zur Deckung der Ausrüstungskosten ihrer verarmten Angehörigen verausgabten Summen betrugen im Jahre 1894 213.274 Rubel, im Jahre 1896 264.686 Rubel, im Jahre 1898 289·579 Rubel, woraus ersichtlich ist, dass dieselben von Jahr zu Jahr wachsen werden.

Die Stanitzenverwaltungen üben die Pflicht der Ausrüstung unbemittelter Kosaken in Folge höheren Druckes mit der grössten Rücksichtslosigkeit aus und lassen sich keineswegs durch die zunehmende Verarmung beeinflussen: sie geben den Nadjel in Pacht und verkaufen das ganze bewegliche und unbewegliche Eigenthum des Kosaken. Einige nicht besonders „gut verwaltete" Stanitzen überlassen es den vorgesetzten Verwaltungsbehörden (Kreisatamanaten), den saumseligen Kosaken zur vollen Erfüllung seiner Wehrpflicht zu verhalten und wieder werden ihm Grund, Haus, Vieh, Geräthschaften etc. abgenommen, und auf diese Weise wird der Kosak dahin gebracht, dass er nach erfüllter Dienstpflicht seinen Unterhalt als Taglöhner, Fabriksarbeiter oder in der Auswanderung nach dem „fernen Osten" suchen muss.

Der materielle Verlust, den der Kosak durch die Zwangsverpachtung seines Nadjel erleidet, wurde in der Enquêtecommission durch die Angaben veranschaulicht, dass der durchschnittlich erreichte Pachtzins per Nadjel 17 Rubel jährlich, die Ausrüstungskosten hingegen im Ganzen mindestens 250 Rubel betragen.

Eine statistische Zusammenstellung betreffend die Verarmung des Dongebietes enthält folgende Daten, wobei vorausgeschickt werden muss, dass der Commissionsberichterstatter die Kosaken nach ihrer materiellen Lage in drei Classen eintheilt, und zwar:

I. bestreitet die Kosten der Ausrüstung selbständig,

II. ist gezwungen, seinen fundus instructus zu verkaufen,

III. absolut ohne Hilfsmittel.

Die Daten sind für zehn Stanitzen in verschiedenen Bezirken gesammelt.

Zehn Stanitzen

Classe	Zahl der Familien	Zahl der Familien mitglieder	Ochsen	Vieh	Pferde	Schafe	Percent der Familien
I. . .	172	1152	676	1814	822	4524	21 6
II. . .	357	1816	733	1752	674	3536	45·0
III. . .	263	922	109	562	277	702	33·4

Typisch ist auch folgende Zusammenstellung, welche die Stanitze Mihailowskaya, eine der besseren Gemeinden des Bezirkes Hoper, betrifft.

Classe	Zahl der Familien	Ochsen per	Pferde Familie	Schafe	Percent der Familien
I.	16	4	6	27	10.25
II.	74	1 68	3·21	10·48	47·50
III.	66	0·04	1·81	4 75	42·25

Wenn man die Daten der vorletzten Tabelle auf die ganze Kosakenbevölkerung des Dongebietes generalisirt, welche sich im Jahre 1897 auf 1,051.932 bezifferte, so erhält man:

Classe	Familien
I.	31.058
II.	64.368
III.	47 431

Angenommen, dass in der II. Classe 45 Percent dienstpflichtig sind und ihr Hab und Gut verkaufen müssen, so gehen jährlich 3210 Mann in die III. Classe über und müsste in 20 Jahren auf diese Weise die zweite Classe nahezu verschwinden.

Charakteristisch für die Verarmung der Kosakenbevölkerung im Laufe der letzten 25 Jahre ist ferner folgendes Beispiel: Im Jahre 1873 wurden für die Ausrüstung unvermögender Kosaken des Bezirkes Hoper aus der Heerescasse Rubel 312·92 und von den Stanitzen Rubel 106·35 verausgabt; im Jahre 1897 erreichte dieselbe Ausgabe die Summe von Rubel 33.357·75.

Was den zweiten Hauptgrund der Verarmung, die Verringerung der Einnahmsquellen betrifft, so wurde angeführt, dass im Laufe der Zeiten in Folge der Bevölkerungszunahme der dem einzelnen Kosaken zukommende Nadjel sich in jedem Decennium um durchschnittlich $2\frac{1}{2}$ Dessjatinen verkleinert hat; nach 40 Jahren würde der Kosak nicht mehr als 6—7 Dessjatinen bekommen, ebensoviel wie jeder russische Bauer.

Im Jahre 1835 betrug der Nadjel noch 30 Dessjatinen und ist pro 1898 auf 14 Dessjatinen zusammengeschrumpft, wobei aber auch noch die in Pacht gegebenen Ländereien auszuscheiden wären, da die Pächter zumeist nicht dem Kosakenstande angehören. Es wurde festgestellt, dass aus den Jurten (Stanitze mit dem dazugehörigem Land, Kosakenansiedlung) Ländereien, welche zur Bearbeitung geeignet sind, ca. 61 Percent als Nadjel zur Vertheilung gelangten. Nicht weniger als der dritte Theil aller Stanitzen können nicht mehr als 9—10 Dessjatinen Jurtenland per Mann vergeben. Früher bearbeitete der Kosak alljährlich nur ein Drittel seines Nadjels, jetzt entzieht er dem Lande seine letzten Kräfte. Besonders erschöpft wird das Land auch durch die fremden Pächter, in deren Interesse es liegt, in kurzer Zeit aus dem Boden möglichst viel herauszuschlagen.

Mit der Zunahme dieser Raubwirthschaft ist die Viehzucht im Dongebiete entsprechend zurückgegangen, was sich speciell in der Pferdezucht empfindlich bemerkbar macht. In nicht geringerem Maasse trägt zum Ruin der Kosaken die Ausbreitung der *Geldwirthschaft* bei.

„Vierzig Jahre zurück" — so drückt sich das Enquêtemitglied Edelmann P. G. Môrdwintzew aus — „wurden die Stanitzenländer nicht getheilt. Der Kosak säete und erntete, wo er wollte und wie viel er wollte, und nur so viel, als er für seine Familie brauchte; das übrige Land wurde der Viehzucht gewidmet, und die ganze Wirthschaft des Gebietes hatte ein ausgesprochenes wirthschaftliches Gepräge. Er kannte nicht die Nothwendigkeit, Geld zu besitzen, und brauchte den Rubel nicht. Alle seine persönlichen Bedürfnisse, sowie die seines Dienstes konnte er durch die Mittel, welche ihm seine Wirthschaft gab, bestreiten: er ritt sein zu Hause aufgewachsenes Pferd mit selbst verfertigtem Sattelzeug, trug auch im Dienste seinen gewöhnlichen Anzug.

Da erklang aber plötzlich der Pfiff der ersten Locomotive! Und mit diesem Pfiff drang ein neuer Lebensstrom erfrischend in das träge Leben des Kosaken: in kürzester Zeit drängte er ihn aus den Lebensbedingungen eines Halbnomaden in Verhältnisse, welche durch den Rubel regulirt werden. Dieser Silberrubel, welcher den Kosaken im Anfange seines bewussten Lebens absolut nicht interessirte, bedeutet und bedingt jetzt Alles in seinem Leben; er stellte die ganze Kosakenwirthschaft auf den Kopf, er zwang den Kosaken, sich von seinem Nachbar zu trennen und sein Gut genau von dem des Anderen zu begrenzen.

Die Erde wurde getheilt, und alle Interessen, alle Gedanken, das ganze Leben am Don wandte sich zu ‚ihm', dem mächtigen Silberrubel."

Gleichzeitig mit dieser Evolution des wirthschaftlichen Lebens, die den Kosaken in eine precäre Lage brachte, wurden die an ihn gestellten Dienstanforderungen betreffend seine Ausrüstung, Pferd etc. immer höher angeschlagen und immer jämmerlicher wurde die Lage der Kosaken.

Nach den Angaben des Generals Maslakovetz befanden sich im Jahre 1870 rund 720.000 Dessjatinen oder circa 11 Percent des urbaren Kosakenlandes im Anbau; diese Fläche stieg in den Jahren: 1888 auf 936.266, gleich 25 Percent, 1893 auf 2,471.000, gleich 30 Percent, 1897 auf 2,666.814, gleich 36 Percent, und zwar ungeachtet des bereits hervorgehobenen Umstandes der intensiveren Ausbeutung des Bodens.

Ausbeutung des Bodens und Vergrösserung der Anbaufläche waren so ziemlich die einzigen Waffen, deren sich der Kosak im Kampfe mit den neuen und schweren Verhältnissen bediente. Es wäre ein Irrthum, anzunehmen, dass er dies bloss nur aus herkömmlicher Bequemlichkeit that: er war und ist nur selten in der Lage, Zuflucht zum Handel und Gewerbe zu nehmen.

Wenn man von der industriellen Thätigkeit der Städte Rostow am Don und Taganrog, die zwar administrativ zum Dongebiete gehören, aber ganz divergirende Interessen haben, absieht, so findet man im grossen Gebiete der Don'schen Kosaken, welches 143.128 Quadratwerst umfasst, nur an vereinzelten Stellen Unternehmungen gewerblichen und industriellen Charakters.

Im Berichte des Atamans pro 1899 findet man nachstehende Daten.

Zahl der Fabriken und gewerblichen Unternehmungen.

Im Jahre	In Rostow und Taganrog	Im übrigen Dongebiet	Zusammen
1898	—	—	9619
1899	2136	5178	7314

Jahresumsatz in Rubel.

Im Jahre	In Rostow und Taganrog	Im übrigen Dongebiet	Zusammen
1898	—	—	44,400.000
1899	52,514.000	6.826.000	59,340.000

Die Bedeutungslosigkeit der Fabriken und Gewerbsunternehmungen ausserhalb Rostows und Taganrogs ist aus den entsprechenden Jahresumsätzen ersichtlich.

In Folge der für den Kosaken obligaten Ausrüstungsrevisionen, Mai-Einrückungen etc. ist er verhindert, als Gewerbetreibender oder Fabriksarbeiter Erwerb zu suchen. Das Gesetz selbst legt ihm Hindernisse bei jedem Erwerb ausserhalb seiner Stanitze in den Weg; um dieselbe verlassen zu können, braucht er eine Erlaubniss des Stanitzen-Atamans, und wenn es sich um eine längere Zeitdauer handelt, des Kreis-Atamans.

Auch einen rationell organisirten Handel treibt der Kosak nicht, wenngleich sich in letzterer Zeit ein besonderer Kaufmannsstand heranbildet.

Die Kosaken, welche Handel treiben, werden aus ökonomischen Gründen mitunter von jeder Militärdienstleistung befreit, müssen aber für diese Begünstigung in den ersten fünfzehn Jahren je Rubel 237·75 und in den fünf Jahren der Reserveclasse Rubel 112·85 besondere Abgaben jährlich entrichten. Auch zeichnen sich diese Kaufleute durch keinen besonderen Unternehmungsgeist aus und bleiben im Kampfe mit den fremden Elementen zurück.

Laut vorbezogenem Bericht des Atamans gab es im Jahre 1890 im Dongebiete mit Ausschluss der Städte Rostow-Nachitschewan, Taganrog, Azow, Nowotscherkask, Alexandrowo-Gruschewskaja im Ganzen 10 960 Kaufleute, darunter nur 1719 oder 15·7 Percent, welche dem Kosakenstande angehörten.

Die letzten Sitzungen der Maslakovetz'schen Enquêtecommission waren der Aufklärung der Lage von Weinbau, Gartenbau, Bienenzucht, Seidenzucht, Fischerei, Bergbau, Forstwesen etc. gewidmet, doch konnten die Berichterstatter nicht viel mehr als die unbefriedigende Lage aller dieser Culturen feststellen, und war ihr Hauptaugenmerk zumeist auf die ausserhalb des Rahmens der vorliegenden Abhandlung stehende Frage über den Modus der Remedur gerichtet. Nachstehend einige Daten.

Dass der Weinbau nicht den Nutzen bringt, der zu erwarten wäre, wird auf die primitive Behandlung der Weingärten zurückgeführt. Der Kosak bebaut seinen Weingarten heute noch ebenso wie vor hundert Jahren.

Es gibt jetzt im Gebiete ca. 9000 Gärten, gegen 12.450 im Jahre 1820, welche ca. $^1/_{5130}$ des ganzen Gebietes ausmachen. Ein Garten mit 300 Weinstöcken gilt als gross, und die meisten haben nicht mehr als zehn Pflanzen. Grössere Weinanlagen fehlen ganz. Da der Kosak immer in Geldnöthen sich befindet, so sucht er seine Fechsung so schnell wie möglich zu verkaufen. Da die Weinproducenten und Weinhändler nicht capitalskräftig genug sind, um ihre Producte längere Zeit lagern zu lassen, so suchen sie durch sofortigen Spirituszusatz die Reife zu beschleunigen; daher ist es hierzulande schwer, einen Naturwein zu bekommen. Auch fehlen grössere Weinfirmen, und die Weingewinnung und Zubereitung steht überhaupt auf einer sehr primitiven Stufe.

Ueber die Erträgnisse des Weinbaues in den letzten zwei Decennien gibt nachstehende Tabelle Auskunft:

Jahr	Ertrag Weintrauben in Pud	Ertrag Wein in Eimern	Ertrag in Rubel Weintrauben	Ertrag in Rubel Wein
1881	243.735	77.514	140.000	153.717
1890	256.120	34.709	82.559	127.979
1893	418.878	119 277	103.094	107.451
1897	113 218	17.980	63.540	

Ungeachtet sehr günstiger klimatischer und Bodenverhältnisse, welche den Gartenbau im Dongebiete zu einem wichtigen wirthschaftlichen Factor machen könnten, ist die Zahl der Gärten verhältnissmässig gering.

Im Jahre 1820 existirten bei 7000, gegenwärtig zählt man rund 28.000 Gärten, was einen Garten auf neun Familien ausmacht.

Die meisten Gärten sind ganz unbedeutend, nur wenige ergeben einen Ertrag von 100—800 Rubel jährlich.

Bienenzucht existirt im Gebiete seit Anfang des Jahrhunderts und man zählte im Jahre 1819 bereits 407 Züchter mit 13.692 Bienenstöcken, das ist ein Stock auf je 37 Mann der Bevölkerung; im Jahre 1897 hatten 1419 Züchter 43.757 Bienenstöcke, was ein Stock auf $58^1/_2$ Einwohner ausmacht.

Die Zucht des Seidenwurmes hat im Gebiete eine minimale Bedeutung; es beschäftigten sich damit im Jahre 1897 nur 38 Züchter.

In den Jahresberichten dieses k. und k. Vice-Consulates pro 1898 und 1899 wurde bereits hervorgehoben, dass der Fischreichthum des Donflusses in den letzten Decennien rapid abgenommen hat. Theils der Noth, theils der Unwissenheit der Kosaken ist es zuzuschreiben, dass die strengen Schutzmaassregeln gegen den Fang zur verbotenen Zeit und mit unerlaubten Fangmitteln bisher nur geringen Erfolg aufzuweisen haben. Der „stille Don" ist oft Zeuge von blutigen Zusammenstössen zwischen der Flusspolizei und den Fischern.

In den Referaten der Enquête Maslakovetz wird erwähnt, dass der Kosak selten in der Lage ist, sich am Bergbau, sei es als Unternehmer, sei es als Arbeiter zu betheiligen. Auch wird bemerkt, dass in den Gebieten nördlich vom Don ausgebreitete Lager von Kalk, Gyps, Glaubersalz, Alaun u. A. noch der Ausbeutung harren und dass die Montanindustrie nur dank ausländischer Capitalien und Unternehmungsgeistes hierzulande die heutige Bedeutung erlangt habe.

Die Wälder im Dongebiete sind entweder Eigenthum des Donheeres, der Stanitzen oder von Privaten. Zur ersten Kategorie gehören 30.538, zur zweiten 209.253 und zur dritten 87.267 Dessjatinen, was zusammen 327.058 Dessjatinen oder kaum zwei Percent des ganzen Territoriums ausmacht. Der ganze Waldcomplex hat im Laufe der letzten 30 Jahre nahezu um die Hälfte abgenommen.

An den enthölzten Ufern des Don und seiner Nebenflüsse gewinnt der Flugsand alljährlich an Ausbreitung und bildet im ohnehin seichten Flussbette stets neue Schiffahrtshindernisse. Ueberhaupt richtete der Sand im Dongebiete oft grosse Verwüstungen an, indem er mitunter in manchen Jahren am Donufer 7000—10.000 Dessjatinen verschüttet und ganze Stanitzen zur Auswanderung zwingt. (Ich selbst hatte während einer sechstägigen Donreise Gelegenheit, an mehreren Stellen ähnliche Verwüstungen zu sehen.)

Die Frage der Aufforstung der Donufer wird bereits theoretisch in Erwägung gezogen, doch ist sie bei dem vorhersehenden Indifferentismus der leitenden Kreise noch weit entfernt, in Angriff genommen zu werden.

Vor zehn Jahren hat die Thätigkeit der Volksaufklärung im Kosakenlande einen schweren Schlag erlitten: es wurden drei Gymnasien und mehrere andere Schulen auf Befehl der Regierung geschlossen.

Nach den Erhebungen des Berichterstatters Titularrathes A. C. Jezsow besuchten im Jahre 1897 die Elementarschulen 29.854 Knaben und 9571 Mädchen bei einer Bevölkerungsanzahl von zusammen 2,345.000 Einwohnern. Referent schätzt den Percentsatz der des Schreibens und Lesens kundigen Frauen auf nahezu Null! Nicht viel erfreulicher resumirt der Ataman seinen Bericht: auf 1000 Kosaken beiderlei Geschlechtes kommen 37·7 welche die Volksschule „besucht" haben.

In der Erörterung der Gründe des wirthschaftlichen Niederganges der Kosakenbevölkerung würde ein wesentlicher Factor fehlen, wenn der administrative Apparat des Gebietes unbesprochen bliebe. Durch ein Manifest vom Jahre 1870 wurde den Stanitzengemeinden das Recht einer *selbständigen inneren Verwaltung* „geschenkt". Dieses Manifest spricht die Ueberzeugung aus, dass „eine Selbstverwaltung die wirthschaftliche Entwicklung des Dongebietes schnell vorwärts bringen werde und den Indifferentismus der Kosaken ihren persönlichen und gemeinsamen Stanitzeninteressen gegenüber verschwinden lassen wird"!

Zehn Jahre später schenkte man dem Dongebiete die *Semstwo-Einrichtung* die jedoch nur eine sehr kurze Existenz hatte.

Schon im Jahre 1891 wurde die Verwaltung des Gebietes in einer Weise reorganisirt, dass von einer „freien" Verwaltung keine Spur mehr übrig blieb und dieselbe vielmehr zu einem kaum in Betracht kommenden Bestandtheile der bureaukratischen Maschine verwandelte. Damit will nicht gesagt sein, dass die kurze freie Verwaltung gut functionirt hätte, aber auch nicht, dass die gegenwärtige besser functionire, denn an die Spitze aller administrativen und öffentlichen Organe wurde die *Verwaltung (Upravlenie) des Dongebietes* gesetzt, welche durchaus als eine bureaukratische Institution im russischen Sinne des Wortes bezeichnet werden kann. Die Macht dieser Verwaltung wurde dadurch vergrössert, dass ihr ausser den administrativen auch jurisdictionelle und handelspolitische Befugnisse eingeräumt wurden, wozu ihr aber, da dieselbe sich fast ausschliesslich aus Militärkreisen recrutirt, die nothwendige Vorbildung fehlt. Die Verwaltung hat das Recht, alle Schiedssprüche der Stanitzengerichte zu cassiren, bildet somit die höchste Gerichtsinstanz.

Das ganze Gebiet ist in neun Bezirke eingetheilt, doch kommen hier bloss die sieben von Kosaken bewohnten in Betracht.

An der Spitze jedes Bezirkes steht ein Bezirksataman, welcher durch die Verordnung vom Jahre 1891 mit grossen Vollmachten ausgestattet ist, in sich gleichfalls die Civil- und Militärverwaltung verkörpert und direct der angeführten Verwaltung, beziehungsweise dem Gebietsataman untersteht. Die ganze Thätigkeit eines Bezirksatamans ist darauf gerichtet, dass die Kosaken ihren Militärverpflichtungen im vollen Maasse nachkommen; für die wirthschaftlichen und culturellen Bedürfnisse der ihnen unterstellten Kosaken hat der Bezirksataman in den seltensten Fällen ein Verständniss.

Die Commission Maslakovetz constatirt die ungenügende Vorbildung, welche fast alle Beamten auszeichnet, und spricht sich einer ihrer Berichterstatter über diese Frage folgendermaassen aus: „Die volle Unkenntniss der Gesetze und Verordnungen hat bei dem Einen die beständige Unsicherheit bei der Erfüllung seiner Amtspflichten, bei dem Anderen fortwährende Gesetzesübertretungen zur Folge!"

Die unterste Instanz bildet der Stanitzengemeinderath — der einzige und letzte Rest der früheren Autonomie. An der Spitze dieses Rathes steht der Stanitzenataman.

Berichterstatter Mordwintzew constatirt, dass dieser Gemeinderath im Laufe der letzten Jahre jeden Einfluss vollkommen verloren hat und sich blind den Weisungen des Atamans fügen muss. Zufolge der für die meisten Kosaken unerschwinglichen Ausrüstungskosten sind die Mitglieder des Gemeinderathes grösstentheils Schuldner der Stanitzencassen und wagen nie aus Ueberzeugung gegen ihre Obrigkeit zu sprechen, von welcher sie wirthschaftlich und administrativ abhängen. Der Ataman hat das Recht, *jeden Augenblick* den Kosaken zur Bezahlung seiner Schulden zu verhalten.

Das Ziel dieser Abhandlung ist hauptsächlich darauf gerichtet, darzulegen, dass die Kosakeninstitution im Dongebiete einen fortschreitenden Zersetzungsprocess durchmacht und ohne einschneidende Reformen sich schwerlich noch längere Zeit wird erhalten können.

Als der Kriegsminister Kuropatkin im Juni laufenden Jahres das Dongebiet inspicirte, soll er in Privatgesprächen betont haben, dass die wirthschaftliche Lage der Don-Kosaken noch immer viel besser sei als jene der übrigen Bauernschaft Russlands, und damit dürfte er wohl eine grosse Wahrheit ausgesprochen haben.

DIE ENTWICKLUNG DER DEUTSCHEN SCHUTZGEBIETE.

Der amtlichen Denkschrift über die Entwicklung der deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee für das Jahr 1899/1900 entnehmen wir folgende Darlegungen:

Das abgelaufene Jahr war für *Togo*, wo die Zahl der Europäer um vier, auf 114, herabgegangen ist, in Ansehung des erzielten Handelsumsatzes hervorragend günstig. Es verdient hervorgehoben zu werden, dass die nicht unbedeutende Production, die Grundlage für den gesammten Handel des Schutzgebietes, noch immer fast ausschliesslich der von den Eingeborenen betriebenen Landwirthschaft entstammt. Der Handelsverkehr zwischen den Factoreien der Küste und den Producenten vollzieht sich nach wie vor durch Vermittlung von einheimischen Zwischenhändlern, welche die Inlandsmärkte besuchen und die aus dem Umkreise herbeigebrachten Producte aufkaufen. Doch macht sich bei der in geringerer Entfernung von der Küste wohnenden Bevölkerung bereits deutlich das Bestreben bemerkbar, ihre Erzeugnisse den Factoreien direct zuzuführen. Auch äussert sich das wachsende Verständniss für Wirthschaftlichkeit im Handel in der immer allgemeiner werdenden Sitte, als Zahlungsmittel für die Landesproducte nur noch Baargeld anstatt der bisher üblichen Tauschwaaren anzunehmen.

In *Kamerun* betrug der Zugang an Deutschen und Fremden im Berichtsjahre 244, darunter 233 durch Zuzug, 11 durch Geburt; der Abgang 141, darunter durch Wegzug 106, durch Sterbefälle 35. Es hat sich sonach die weisse Bevölkerung um 103 Personen vermehrt. Der Einfuhrhandel hat im Schutzgebiet einen weiteren Aufschwung genommen. Die Ausfuhr dagegen hat nur scheinbar zugenommen, indem wegen starker Nachfrage durchschnittlich höhere Preise den Eingeborenen angeboten wurden, quantitativ war die Ausfuhr der vier wichtigsten Artikel, Palmöl, Palmkerne, Gummi und Elfenbein indess geringer. Betreffs der beiden erstgenannten Artikel muss eben wieder die Thatsache constatirt werden, dass der Eingeborene durch höhere Preise nicht angespornt wird; er arbeitet dann eben weniger. Den Gummihandel störte der Aufstand im Buli-Lande, als dem Hauptproductionsgebiete für Gummi, und der Rückgang der Elfenbeinausfuhr geht Hand in Hand mit dem Verschwinden der Elefänten. Dagegen wuchs dank rationellen Plantagenbetriebes die Cacaoausfuhr, und die Ebenholzausfuhr hat an Umfang zugenommen, nachdem neuerdings die Gewinnung dieser Holzart stellenweise durch lediglich hiezu engagirte und besonders geeignete Eingeborene betrieben wird.

In *Deutsch-Ostafrika* beträgt die Zahl der europäischen Bevölkerung 1139, die der einheimischen 6,105.141 Köpfe. In sanitärer Hinsicht war das Berichtsjahr für die eingeborene Bevölkerung bei weitem günstiger als das vorhergegangene. Die über grosse Theile der Colonie verbreitet gewesene Hungersnoth, die durch anhaltende Dürre und das Auftreten grosser Heuschreckenschwärme hervorgerufen worden war und der eine grosse Anzahl von Eingeborenen zum Opfer fiel, hat ihr Ende gefunden, nachdem die beiden letzten Regenszeiten sehr ausgiebig gewesen und die Ernten in Folge dessen reichlich waren. Immerhin wird es noch lange dauern, bis die durch die Hungersnoth angerichteten Schäden sich wieder ausgeglichen haben. Der Verkehr mit Tauschwaaren geht von Jahr zu Jahr zurück. Auf sämmtlichen Stationen ist der Geldverkehr durchgeführt, nur wenige Stationen bedürfen noch der Tauschwaaren zur Beschaffung der Verpflegung und zu Geschenkzwecken bei Expeditionen nach abgelegenen, vom Verkehr unberührten Landstrichen. Die Häuser- und Hüttensteuer lieferte günstige Ergebnisse und rechtfertigte die auf diese Einnahmequelle gesetzten Hoffnungen. Im Rechnungsjahr 1898 haben sich die Gesammteinnahmen auf 401.881 Rupien belaufen, im Jahre 1899 sind sie auf 477.898 Rupien gestiegen, trotzdem die ländliche Bevölkerung noch unter den Folgen der Dürre, der Heuschreckenplage und der Hungersnoth der beiden voraufgegangenen Jahre zu leiden hatte. Die Gesammteinnahmen der Zollverwaltung während des Rechnungsjahres 1899 betragen 1,040.617 Rupien oder zum Durchschnittscurse von rund M. 1·40 = 1 Rupie 1,456.863 M. Der Ertrag der Zölle ist gegen das vorhergegangene Rechnungsjahr um 133.644 Rupien zurückgeblieben. Ebenso ist der Voranschlag für 1899 mit 1,750.000 M. nicht erreicht worden. Es fehlen daran 293.137 M. Der Rückgang macht sich weniger bei den Ausfuhr- als bei den Einfuhrzöllen bemerkbar. An ersteren sind gegen das Vorjahr 9633 Rupien weniger eingekommen. Das Gesammtbild des Handels von Deutsch-Ostafrika zeigt augenblicklich den typischen Zustand der in jungen Colonien regelmässigen Uebergangszeit, wo es energischer Anstrengungen bedarf, um eine expansivere Entwicklung herbeizuführen.

In *Deutsch-Südwestafrika* ist die weisse Bevölkerung des Schutzgebietes in steter Zunahme begriffen. Nach dem Stand vom 1. Jänner 1900 betrug sie 3338 Köpfe. Gegen die entsprechende Zahl des Vorjahres von 2872 Köpfen ergibt sich somit eine Vermehrung um 516 Personen. An dieser Vermehrung nehmen theil die Deutschen mit 225, die Engländer mit 80, Capländer und Buren mit 108 Köpfen. Die Eingeborenen gewöhnen sich immer mehr an die deutsche Herrschaft und lernen die ihnen durch sie gebrachten Vortheile schätzen. Dies zeigt sich darin, dass die Stammescapitäne nicht nur zur Durchführung von Regierungsverordnungen zur Aufrechterhaltung der Ruhe, Sicherheit und Ordnung hilfreiche Hand bieten, sondern auch häufig in inneren Stammesangelegenheiten die Behörden um Rath angehen und ihre Entscheidung erbitten. Die kriegerischen Verwicklungen in Südafrika blieben ohne Wirkung auf die Eingeborenen des Schutzgebietes. Die wirthschaftliche Entwicklung zeigte im Berichtsjahre zwei charakteristische Merkmale: die Verrückung des Schwerpunktes der wirthschaftlichen Thätigkeit vom Gebiete des Frachtfuhrgeschäftes auf das Feld des Farmbetriebes und den vorläufigen Stillstand in der Ausdehnung des Binnenhandels. Ist die erste Erscheinung als Anzeichen des Erstarkens der productiven Kräfte und der Zunahme der sesshaften Elemente mit Freuden zu begrüssen, so gibt die zweite vermöge der ihr zugrunde liegenden Ursachen doch keineswegs zu Besorgniss Anlass. Die allgemeine Preissteigerung, die eine Wirkung der Rinderpest war, hat ihren Höhepunkt erreicht. Die besonders hoch getriebenen Viehpreise beginnen allmälig zu fallen. Da der Mangel an Zugvieh gehoben ist, zugleich aber der Transportverkehr, soweit derselbe durch Ochsen vermittelt worden ist, in Folge Fortschreitens des Bahnbaues eine Einschränkung erfahren hat, sind die Frachtsätze erheblich gefallen und dementsprechend die Kosten des Transportes von Waaren nach dem Innern des Landes niedriger geworden.

In *Deutsch-Neu-Guinea* einschliesslich des Inselgebietes der *Karolinen*, *Palau* und *Marianen* betrug die Gesammtzahl der vorhandenen Europäer zum Schlusse des Berichtsjahres, ohne Einrechnung des Bezirkes der Ostkarolinen, über den Angaben nicht vorliegen, 353. Die europäische Bevölkerung nimmt langsam zu. Daneben ist in geringem Maasse eine Zuwanderung chinesischer und malayischer Leute, hauptsächlich von Zimmerleuten, Köchen, kleineren Händlern, Dienern, bemerkbar, welche zum Theil schon so lange im Schutzgebiete sich aufhalten, dass die Absicht dauernder Niederlassung als vorhanden anzunehmen ist. Die Gesammtausfuhr betrug für das alte Schutzgebiet Neu-Guinea 1,119.399 M., der eine Einfuhr von 1,618.607 M. gegenüberstand. Im vorhergehenden Jahre betrug im Bismarck-Archipel die

Ausfuhr 939.110 M. Ein wirklicher Rückgang der Ausfuhrproducte ist nicht anzunehmen. Der Werth der Einfuhr betrug im Vorjahre im Bismarck-Archipel 1,060.000 M.; er ist um ein Fünftel gestiegen, was der Fortentwicklung des dortigen wirthschaftlichen Lebens entspricht. Für Kaiser Wilhelms-Land liegen für 1898 keine zu einem Vergleiche genügenden Zahlen vor. Für das Inselgebiet der Karolinen, Palau und Marianen wurde bis zum April 1900 noch keine Handelsstatistik aufgenommen. Ueber die Bedeutung der Marianen für den Weltverkehr heisst es: Wenn nun eine Frage an die Zukunft nach dem vermuthlichen Entwicklungsgang der Marianen gestattet ist, so wäre diese unter Erwägung aller heute zu überblickenden Verhältnisse dahin zu beantworten, dass sie unter den mikronesischen Inselgruppen die grösste Aussicht für eine künftige hohe Bedeutung im Weltverkehr haben. Sie liegen im Schnittpunkte der grossen Verkehrsstrassen der Zukunft: Japan—Australien, San Francisco—Philippinen, Ostasien—Panama. Und wenn auch zunächst das amerikanische Guam sich rascher und glänzender entwickeln wird, dem deutschen Handel und Verkehr ist in den deutschen Marianen die Möglichkeit gegeben, sich einen Stützpunkt zu schaffen, der vor Guam Manches voraus haben wird, vor Allem den besseren Hafen.

Das Schutzgebiet der *Marschallinseln* zählt 126 Fremde, darunter 55 Weisse, und 15.000 Eingeborene.

DIE EISENBAHNEN IN DEN AFRIKANISCHEN SCHUTZGEBIETEN DEUTSCHLANDS.

Den mit dem Entwurfe zum Haushaltsétat für die Schutzgebiete auf das Rechnungsjahr 1901 gegenwärtig dem deutschen Reichstage vorliegenden Denkschriften, „zu der Anforderung von 2 Millionen Mark für den Bau einer von *Daressalam* ausgehenden Eisenbahn“ und „betreffend die Fortführung der Eisenbahn von *Swakopmund* nach *Windhuk* in Deutsch-Südwestafrika“ sind als Unterlagen verschiedene Ausarbeitungen des Oberstlieutenants Gerding, à la suite des Eisenbahnregimentes Nr. 1, beigefügt, der die in Betracht kommenden Verhältnisse an Ort und Stelle studirt hatte. Wir entnehmen diesen Ausführungen das Folgende:

Die Aufstellung einer Ertragsberechnung für eine Pionnierbahn, wie sie die Centralbahn oder der erste Bauabschnitt derselben, *Daressalam—Mrogoro* darstellt, kann naturgemäss nicht mit sicheren und feststehenden Zahlen rechnen; denn die Bahn soll in diesem Falle erst das Land erschliessen und den bisher gar nicht oder doch nur in sehr geringem Maasse vorhandenen Handel und Verkehr beleben und herbeiführen. Im Zuge der ganzen Linie finden wir ein bebauungs- und besiedelungsfähiges Land mit ausserordentlich fruchtbarem Boden und zahlreichen nutzbaren Waldbeständen, zum grössten Theil, wenn auch nicht dicht, so doch gut bevölkert. Jedenfalls ist das Gelände, das die Centralbahn in ihrer ganzen Länge durchkreuzen würde, auch nicht annähernd mit der vollkommen öden und jeder Bevölkerung entbehrenden Wüsten- und Steppengegend zu vergleichen, die die Ugandabahn in ihren ersten 500 *km* durchquert. Hiezu kommt das nach allen Berichten in Bezug auf Dichtigkeit der Bevölkerung, Culturfähigkeit und Viehstand gleichmässig günstig beurtheilte Hinterland an den Seen, das durch die ausgedehnten Küsten der letzteren mit den Endpunkten der Bahn in leichte und billige Verbindung zu bringen ist. Zu den geschilderten Vorzügen des für den Verkehr auf der Bahn in Betracht kommenden Landes tritt noch der Umstand hinzu, dass diese Linie im Allgemeinen in der Richtung des augenblicklichen Karawanenverkehrs zwischen Küste und Seengebiet liegt. Der Handel wird daher desto leichter von der Karawanenstrasse auf die Bahn übergehen. Bietet somit die Centralbahn im Ganzen vorzügliche Aussichten für den späteren Verkehr und für eine gute Rentabilität, so ist das Gleiche auch für die Anfangsstrecke Daressalam—Mrogoro der Fall. Das ganze Land, welches die Strecke von der Küste bis zu den Ulugurubergen durchquert, ist als ein durchwegs ausserordentlich fruchtbares, theilweise mit schönen Nutzhölzern aller Art bestandenes Gelände zu bezeichnen, das von ständig Wasser führenden Flussläufen, wie dem Kingani, dem Gerengeri und den von dem Umgurugebirge nördlich abfliessenden Wasseradern durchzogen wird und auch im Uebrigen genügende Wasserquellen in den verschiedenen Thälern nicht zu tief unter der Oberfläche bietet. Der Endpunkt der Bahn Mrogoro, welcher schon jetzt inmitten einer dichten Bevölkerung liegt, wird sich nach Fertigstellung der Bahn sehr bald zu einem grösseren Stapel- und Handelsplatz mit reich bebautem Hinterland entwickeln. Aus einer Aufzählung der Erzeugnisse dieser Gegend geht zur Genüge hervor, dass das Innere sehr wohl im Stande ist, die für die Küste erforderlichen Getreidearten und Nutzhölzer, welche jetzt aus dem Auslande, namentlich aus Indien, importirt werden, selbst zu erzeugen und eine Menge bedeutsamer Exportartikel zu liefern, wenn die Frachten derartig bemessen sind, dass der Transport nach der Küste nicht zu theuer wird. Dem Einwand, dass der Neger zu faul und zur Bebauung des Landes nicht geeignet sei, widerspricht das Vorhandensein der zahlreichen gut bebauten Niederlassungen. Europäische Ackerwirthschaften im Kleinen hält der Verfasser in diesem Lande allerdings kaum für durchführbar, dagegen sehr wohl die Einführung von Plantagen und Farmwirthschaften im grossen Styl, mit Eingebornen als Arbeitern und weissem oder indischem Aufsichtspersonal. Unter Berücksichtigung der geschilderten Verhältnisse wird der vom Verfasser in der Ertragsberechnung angenommene Export vom Innern nach der Küste mit 40 *t* täglich oder rund 12.000 *t* im Jahre nicht zu hoch gegriffen sein. Der gleichfalls auf rund 12.000 *t* im Jahre berechnete Import scheint auf den ersten Blick vielleicht auch etwas hoch bemessen zu sein. Der augenblicklich von Bagamoyo und Daressalam nach dem Innern gehende Import wird auf 3000 *t* im Jahre berechnet. Wenn man nun die Zahl der dauernd an der Bahn beschäftigten europäischen, indischen und eingeborenen Beamten und Arbeiter berechnet und die Niederlassungen, die unzweifelhaft an der Bahn entstehen werden, so dürfte die Annahme, dass der Import sehr bald das Vierfache des jetzigen erreichen wird, nicht unberechtigt sein, zumal ja auch die erhebliche Verminderung der Transportkosten ausserordentlich zur Vermehrung des Transportes beitragen wird. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind gleichfalls nach dem Urtheil von Landeskundigen ausserordentlich gering veranschlagt. Als Durchschnittstarif ist bei der Berechnung der Einnahmen M. 0·36 für den Tonnenkilometer oder 0·018 Centnerkilometer angenommen. Mit der bestimmt zu erwartenden fortschreitenden Entwicklung des Verkehres wird man die Tarife bedeutend ermässigen können. Auch bei Berechnung der Betriebsausgaben hat der Verfasser zur Sicherheit sehr hoch gerechnet, namentlich das Beamtenpersonal ist reichlich bemessen. Zur Abschreibung auf den Reservefonds ist die verhältnissmässig hohe Summe von jährlich 300 000 M. ausgeworfen. Dementsprechend schliesst die Berechnung der jährlichen Betriebs- und Verwaltungskosten mit einer Gesammtsumme von 1,250.000 M. ab. Demnach ergibt die Gegenüberstellung der Einnahmen von 2,070 000 M. einen jährlichen Ueberschuss von 820.000 M. gleich 5·467 Percent der Anschlagssumme.

Wie der Verfasser bereits in seinem Bericht über die Verkehrsverhältnisse im Schutzgebiete ausgeführt hat, war die Anlage der Bahnverbindung zwischen *Swakopmund* und *Windhuk* nicht nur im Interesse der Entwicklung des Schutzgebietes überhaupt, sondern auch vom rein finanziellen Gesichtspunkte aus für die Regierung geboten, auch wenn an und für sich die Ertragsfähigkeit der Bahn eine fragliche gewesen sein würde. Nach den von ihm angestellten Ermittelungen über die Anzahl der Frachten, die für Rechnung der Regierung in dem letzten Jahre auf der Bahn und durch Ochsenwagen innerhalb des Schutzgebietes befördert worden sind, ist es sehr gering gerechnet, wenn man annimmt, dass auf der Bahn mindestens 3000 *t*, davon 2000 *t* bis Windhuk und 1000 *t* bis Karibib, jährlich zu befördern sein werden. Gegen den Aufwand, den der alleinige Transport mit Ochsenwagen veranlassen würde, bedeutet der Bahntransport eine Ersparniss von 830 000 M. für das Jahr gleich 6 Percent der für die Herstellung der Bahn ausgeworfenen Anschlagssumme. Von diesem Gesichtspunkte aus würde es also genügen, wenn man die ganze Bahnanlage sowie Verwaltung und Betrieb derartig organisirte, dass ihre Leistungsfähigkeit den Bedürfnissen der Regierung und des augenblicklichen Verkehre genügte und dabei mindestens einen laufenden Zuschuss der Regierung überflüssig machte. Wenn man aber überhaupt von der Bahn eine Hebung des Verkehres im Schutzgebiet erwartet, und wenn man mit einer Entwicklung des Schutzgebietes und einem Export aus demselben rechnet, ohne den ja eine Entwicklung überhaupt nicht denkbar sein würde, so muss man von vornherein auch den Ertragsberechnungen sowie der ganzen Anlage und der Organisation des Betriebes und der Verwaltung eine grössere Leistungsfähigkeit zugrunde legen, als augenblicklich erforderlich ist, selbst auf die Gefahr hin, dass die Bahn in den ersten Jahren noch keine Verzinsung, sondern nur die eigenen Verwaltungs- und Betriebskosten aufbringt. Später wird um so sicherer die Rentabilität eintreten, denn die Bahn wird alsdann im Stande sein, allen Verkehr an sich heranzuziehen, den zunehmenden Verkehr zu bewältigen und den Verkehr überhaupt in der richtigen Weise zu beleben. Aus gleichen Gründen würde es falsch sein, nach Fertigstellung der Bahn zu hohe Tarife beizubehalten, in der Absicht, möglichst bald eine angemessene Verzinsung des Anlagecapitales herbeizuführen. Höhere Tarife als die europäischen werden naturgemäss immer beibehalten werden müssen, weil sich auch Verwaltungs- und Betriebskosten

in Folge der hohen Gehälter und Löhne und der hohen Frachtpreise bis Swakopmund ganz bedeutend höher stellen, als dies in Europa der Fall sein würde. Dies geht besonders aus der hohen Summe hervor, die die Ertragsberechnung für das Personal ergibt. Ist die Bahn fertiggestellt, so wird sich das Verpflegungswesen bedeutend einfacher und billiger gestalten lassen, da vor allen Dingen die theuren Transporte durch Ochsenwagen fortfallen. Am zweckmässigsten würde es sein, alsdann die ganze Verpflegung durch die Verwaltung abzuschaffen und das gesammte Personal nur in Geld auszubezahlen, sowohl die Verwaltung wie der Einzelnen würde hiebei nur gewinnen. Die Ausgabe für Kohlen erscheint verhältnissmässig gering gegenüber den anderen Unkosten und widerlegt hiedurch am besten die Bedenken, die gerade auf Grund des hohen Kohlenverbrauches gegen die schmale Spurweite erhoben worden sind. Bei Berechnung der Betriebseinnahmen ist angenommen worden, dass von den beiden täglich in jeder Richtung zu befördernden Güterzügen jeder Zug 25 *t* Fracht führt, sein weiterer Laderaum für den Transport von Kohlen, Wasser und sonstigem Bahngut ausgenützt wird. Es würden demnach in jeder Richtung an 300 Betriebstagen 15.000 *t* Güter zu befördern sein. Schon auf Grund des Umfanges der Frachten, die in den letzten Jahren in das Innere gegangen sind, und unter Berücksichtigung des Umstandes, dass, sobald die Bahn bis Windhuk fertiggestellt ist, auch die gesammten Frachten, die jetzt in Walfisch-Bay, und auch ein Theil derjenigen, die in Lüderitzbucht gelandet werden, auf Swakopmund und die Bahn übergehen werden, kann man mit ziemlicher Sicherheit auf eine Beförderung von 10.000—12.000 *t* nach dem Innern rechnen. Auch die Höhe der Rückfrachten ist mit 15.000 *t* nur gering veranschlagt, wenn man überhaupt an eine Belebung des Exportes durch die billigen Ausnahmetarife der Bahn gegenüber den unerschwinglichen Frachten, die früher für den Transport durch Ochsenwagen zu zahlen waren, glaubt.

Die Ertragsberechnung schliesst mit einer jährlichen Einnahme von 2,200.000 M., gegenüber einer Ausgabe von 1,790.000 M., also mit einem Ueberschuss von 410.000 M., gleich annähernd 3 Percent des Anlagecapitales, ab. Mit jeder weiteren Hebung des Verkehres verschiebt sich nach der Ansicht des Verfassers dieses Verhältniss zu Gunsten der Einnahmen, da der Hauptfactor der Ausgaben, die Gehälter für Verwaltungs-, Stations- und Streckenpersonal, auch bei grösserem Verkehr dieselben bleiben, und die übrigen Ausgaben nicht in gleichem Verhältniss wie die Einnahmen wachsen.

CHRONIK.

Asien.

Asiatische Türkei. Zwischen den Truppen des Emirs von Nedschd und des Scheiks von Kuëit findet wegen verweigerter Tributzahlung des Scheiks an den Emir ein blutiger Zusammenstoss statt. Der Emir Abd ul Aziz erficht dabei unweit Sebëir einen völligen Sieg über die Beduinen. Die Truppen des Scheiks weichen zurück, überfallen aber am Abend desselben Tages das Lager von Abd ul Aziz und machen reiche Beute, so dass der am Morgen erfochtene Sieg ihres Feindes an Bedeutung verliert. Die beiderseitigen Truppen lagern sich auf dem Gebiete des Vali von Basra nicht weit von einander und ersuchen diesen um seine Unterstützung. Der Vali gibt ihnen erst ausweichende Antwort, dann fordert er die Streitenden auf, das türkische Gebiet zu räumen, da er sonst eine türkische Truppenmacht gegen sie senden würde. Diese Drohung macht auf die Araber keinen Eindruck, da ihre Streitkräfte so zahlreich sind, dass sie die kleine türkische Garnison in Basra nicht zu fürchten brauchen. Der Ausgang des Streites ist unsicher; die Truppen des Emirs sind zahlreicher als die des Scheiks, doch die Beduinen sind besser bewaffnet.

Arabien. Das Gerücht von ernsten Unruhen in Yemen wird als ungegründet bezeichnet; es seien wohl Truppen nach Yemen gesandt, jedoch das gewöhnliche Aufgebot nicht verstärkt worden. Zwischen dem Vali und dem Militärcommandanten scheint eine Meinungsverschiedenheit bezüglich der gegen die widerspenstigen Einwohner zu ergreifenden Maassregeln zu bestehen.

Persien. Der an der persisch-türkischen Grenze ansässige Stamm der Dschafs, dessen Häuptling ein gewisser Mahmud Pascha ist, macht in die persische Provinz Kermanschah einen Einfall und zieht seit einiger Zeit plündernd und verwüstend umher. Der persische Botschafter erhält den Auftrag, bei der Pforte Schritte behufs Wiedergutmachung des von dem genannten Stamme angerichteten Schadens und wegen Veranlassung der Dschafs zum sofortigen Rückzuge zu unternehmen. Auch erhält der persische Botschafter den Auftrag, bei der Pforte Schritte zu machen, um die Lösung der schwebenden Frage, betreffend die Regelung der türkisch-persischen Grenze an der persischen Provinz Azerbeidschan durch eine türkisch-persische Commission zu beschleunigen. — Der russische Dampfer „Lasarew" ist in den Persischen Golf beordert, und man glaubt, dass dies in Verbindung mit der zwischen dem Zaren und dem Schah getroffenen Vereinbarung steht, nach welcher Persien einen Hafen des Golfes an Russland überlassen soll; alle Anzeichen deuten darauf hin, dass Bender Abbas dieser Hafen sein wird, doch dürfte die Besitznahme nicht unmittelbar bevorstehen. Die Engländer sollen, falls Russland sich in Bender Abbas festsetzt, den weniger bedeutenden Hafen Lingah zu nehmen beabsichtigen. Unter dem Geleite kleiner Kosakenabtheilungen gehen drei russische topographische Abordnungen nach dem Süden durch Persisch-Beludschistan in der Richtung auf den Persischen Golf. — Der Chef einer neugebildeten Cavalleriedivision im Stabsquartier von Salmast in der Provinz Azerbeidschan erhält Befehl, den unruhigen, räuberischen Kurdenstämmen die Spitze zu bieten und für die Sicherheit des öffentlichen Verkehres in der Provinz Azerbeidschan zu sorgen, besonders die nach Russland führenden Handelsstrassen zu säubern. Da die Kurden entschlossen scheinen, den Kampf mit den Regierungstruppen aufzunehmen, hat man bald den Ausbruch von Feindseligkeiten zu erwarten. — Der Oberrichter Assuf ed Daulah, der während der Europareise Muzaffir ed Dins Gouverneur von Teheran war, wird seines Amtes entsetzt, nach Chorassan verbannt und zu einer Strafzahlung von zweieinhalb Millionen Mark verurtheilt, weil er, um sich zu bereichern, in Teheran die Getreidepreise in die Höhe geschraubt und Brotwucher getrieben hat. An seiner Stelle wird zum Präfecten von Teheran ein Schwager des Königs, ein strenger und grausamer Despot, ernannt.

Russisch-Centralasien. Im letzten inficirten Orte der kirghisischen Steppe, Karakuga, ist die Pestepidemie gänzlich erloschen, und es wird der um diese Ortschaft gezogene Cordon aufgehoben.

Indien. An der Nordwestgrenze beginnt sich der Stamm der Waziri wieder bemerkbar zu machen. Bei Nili Katsch in Gumal greift eine Bande von Waziris ein Pionnierpicket an, wobei zwei Sepoys verwundet und eine Flinte gestohlen wird; dort wird auch ein Postbote ermordet, und bei Muliza wird ein Sepoy während des Dienstes erschossen; bei Sarwekai wird die Post beraubt, und zwischen Mughal Hat und Kadschuri Katsch wird an verschiedenen Punkten die Telegraphenleitung abgeschnitten; bei Zarmelan wird ein Powindah-Wachposten überrumpelt und dabei werden Gewehre gestohlen. Man hofft, dass diese Ueberfälle nur von einzelnen Unzufriedenen ausgehen. — In Loralai überfällt ein fanatischer Ghazi den Capitän Johnston und erdolcht ihn; der Ghazi, der sich am Eingange des Bazars mit der Absicht aufgestellt hatte, den ersten ihm zu Gesicht kommenden Europäer zu tödten, wird nach vollbrachter That ergriffen, verhört und sofort gehängt. — Der Handel zwischen Quetta und dem östlichen Persien steigert sich weiter; der jährliche Werth desselben soll 100.000 Pfund betragen. — Im Radschputanabezirke und in den Centralprovinzen Mittelindiens sind in Folge des reichlicheren Winterregens die Aussichten für die Landwirthschaft günstig, dagegen sind im Dekhan-, Karnatik- und Bombaydistricte in Folge Regenmangels die Ernteaussichten schlecht, und man befürchtet, dass vor August grosse Noth eintreten werde. — Im Pendschab wird eine neue Grenzprovinz errichtet, wodurch die unruhigen Waziri-Stämme am

Khaibarpasse unter directe englische Verwaltung gelangen. — Die Pest fordert in Bombay wieder zahlreiche Opfer, und auch in Singapur kommen einige Pestfälle vor.

China. Die Lage in China ist noch immer verwickelt und die Aussichten auf eine die fremden Mächte zufriedenstellende Regelung der schwebenden Angelegenheiten sind gering. Zwischen dem Kaiser Kwangsü und der Kaiserin-Witwe soll nun grössere Eintracht herrschen und die Kaiserin soll die Nothwendigkeit von Reformen in modernem Sinne zugeben. Ein kaiserliches Edict fordert Reformen, die den chinesischen bureaukratischen Conservativismus und den nationalen Dünkel beseitigen sollen; das Edict beruft eine Versammlung der Vicekönige und Gouverneure ein, die binnen zwei Monaten Vorschläge über die Besteuerung, Vertheidigung und Erziehung unterbreiten soll. In einem kaiserlichen Decret führt der Kaiser die vorgeschlagenen Reformmaassnahmen, 98 an Zahl, an und ersucht alle Vicekönige und Gouverneure, sich darüber zu äussern. Die Kaiserin ordnet auch die Regulirung der Finanzen, eine Erhöhung der Staatseinnahmen und eine Verbesserung des Systemes der Landesvertheidigung an. Unter den chinesischen Beamten zeigt sich aber eine scharfe Opposition gegen die Einwilligung des Hofes in die Forderungen der Mächte sowie gegen das Reformedict. Dem Kaiser werden verschiedene Denkschriften unterbreitet, in welchen er dringend gebeten wird, die Unterhandlungen abzubrechen und diejenigen zu erhöhen, deren Tod die Fremden begehren; andererseits dringt Tschangtschitung darauf, dass die Reformen sofort in Angriff genommen werden. Der Kaiser von China richtet an die fremden Gesandten die Bitte, nicht mehr zu verlangen, als China gewähren könne, und er ermächtigt Lihungtschang, die Todesstrafe für die von den Gesandten bezeichneten Würdenträger zu gewähren, mit Ausnahme des Prinzen Tuan und des Herzogs Lan, die degradirt und verbannt werden sollen; auch wird in einem kaiserlichen Edicte darauf hingewiesen, dass man bei der Bestrafung Tungfuhsiang's mit grosser Vorsicht und erst nach sorgfältiger Ueberlegung vorgehen müsse, damit nicht die unruhige Bevölkerung Schensis und Kansus aufgereizt werde, Gewaltacte gegen die Ausländer und die Christen zu begehen; die Gesandten erklären sich damit einverstanden, das Leben Tuan's und Lan's zu schonen, verlangen aber für Tungfuhsiang die Todesstrafe. Eine grosse Anzahl Boxer kehrt heimlich nach Peking zurück und chinesische Truppen halten die Pässe in den Hügeln ausserhalb der Demarcationslinien besetzt. Das Plündern und der Verkauf durch Plündern geraubter Gegenstände hat in Peking noch nicht aufgehört. Bei Kuangtschang greifen Chinesen deutsche Recognoscirungsabtheilungen an, und es kommt zu einem Gefechte, wonach die chinesischen Truppen nach schweren Verlusten nach Schansi fliehen; auch eine französische Recognoscirungstruppe wird westlich von Ulu von regulären chinesischen Truppen angegriffen, doch werden diese geschlagen. Oestlich von Peking finden Räubereien statt. Die russisch-chinesische Bank vertheilt im Auftrage des Kaisers Nicolaus an die chinesischen Armen in Peking Brot und Kleider. In den Provinzen Schansi und Schensi soll Hungersnoth herrschen. In der südlichen Mandschurei sind wieder Wirren ausgebrochen, und es zeigen sich Sendlinge von Boxervereinen mit chinesischen Marodeuren und desertirten Soldaten. Es finden zahlreiche Scharmützel mit Räuberbanden und mit regulärem Militär statt, und der Militärgouverneur von Mukden, Su, sammelt eine Armee, greift die Bahnstrecke nach Schanhaikwan an und umzingelt die Russen in Tschiutschofu; die Russen erleiden grosse Verluste und sind nicht im Stande, des Aufstandes oder des Militärs Herr zu werden. Räubernde Russen attaquiren das englische Consulat in Niutschwang. In der Provinz Kwangtung nimmt die Seeräuberei einen solchen Umfang an, dass die Consuln bei dem Vicekönig vorstellig werden, den Wasserwegen einen besseren Schutz angedeihen zu lassen. Die Schanhaikwan-Bahn, die während der ganzen Dauer der Occupation von Tschili unter britischer Oberaufsicht bleiben soll, wird an die Engländer übergeben. Oesterreich-Ungarn sichert sich in Tientsin das Terrain eines Settlements, welches zur Errichtung eines Consulates sowie für Niederlassungen von Staatsangehörigen und deren Unternehmungen bestimmt ist.

Korea. Es wird bekannt, dass vor einigen Monaten an alle koreanischen Ortsbehörden eine anscheinend halbamtliche Aufforderung ergangen ist, an einem bestimmten Tage (6. December 1900) alle Europäer, Japaner und eingeborenen Christen zu ermorden, alle fremden Häuser und Niederlassungen in den Vertragshäfen zu verbrennen und die Telegraphenleitungen zu zerstören.

Sumatra. Von der Expedition der Holländer gegen Samalangan (Atschin) wird die atschinesische Festung Batu Ilik, die der General van der Heyden im Jahre 1880 nicht bezwingen konnte, eingenommen; die holländischen Verluste an Todten und Verwundeten betragen gegen fünfzig, die der Atschinesen an siebzig Mann. Der Sultanatsprätendent von Atschin, der von den niederländischen Truppen verfolgt wurde, ist in die Gatschulande entflohen.

Philippinen. General Mac Arthur hat sich in Rücksicht darauf, dass die Insurrection noch nicht zurückgeht, entschlossen, schärfere Maassregeln anzuwenden, und er lässt Insurgentenführer, die nicht den Treueid schwören wollen, nach Guam deportiren.

Afrika.

Algier. General Servière unterwirft die Stämme von Sahela und Metarfa, die sich bislang feindlich gezeigt haben, und die Führer dieser Stämme bitten für einige der Häuptlinge, die die feindliche Partei geleitet haben, um Befreiung. Auch die Städte Brinkan und Habal wie das Gebiet von Tsabit unterwerfen sich, und zwar ohne Widerstand. Marokkanische Berberstämme überfallen Timmimum; der Angriff der tausend Mann starken Berber, eines gefürchteten Räuberstammes, auf die nur 160 Mann starke französische Besatzung erfolgte während der Dunkelheit und führte zu einem dreistündigen Kampf, in welchem von den Franzosen drei Officiere und sechs Mann fielen und 28 verwundet wurden und der Feind 100 Todte verlor. Dieselben Berber, die aus den marokkanischen Oasen von Tafilet herangezogen waren und von Scheiks aus der Gegend östlich von der Sebcha (Salzsee) geführt wurden, hatten den Franzosen im August 1900 bei Sahela-Metarfa eine empfindliche Niederlage beigebracht; unter den Führern, die die Berber gegen Timmimum führten, befand sich auch der Scheik von Buda, der wenige Tage vorher dem weiter südlich stehenden General Servière einen freundlichen Empfang zugesichert hatte, falls er sich nach Buda begeben sollte. Bei solchem Vertrauensbruch erscheint die Verbindung unter den Oasen für die Franzosen nicht mehr sicher. — Die Nachricht von der Unterwerfung Bu Amama's wird als verfrüht bezeichnet. General Risbourg tritt eine Besichtigungsreise nach Südalgerien an, doch wird bezweifelt, dass sich ihm Bu Amama und sein Anhang unterwerfen werden.

Abessynien. In Abessynien sollen wieder Kämpfe stattgefunden haben, wobei die Verluste auf beiden Seiten 7000 Mann betrugen. — Der König von Godscham ist gestorben, und sein sich zur Zeit am Hofe Menelik's aufhaltender Sohn Bezabin ist ihm in der Herrschaft gefolgt.

Wadai. Gegen den Sultan von Wadai bricht ein Aufstand aus in Folge zahlreicher Hinrichtungen, die von ihm angeordnet waren. Achmed, ein Sohn des verstorbenen Sultans Ali, wird von den Aufständischen zum

König ausgerufen. Die Franzosen sollen sich halbwegs zwischen Tuat und Wadai befinden.

Aegyptischer Sudan. Der apostolische Vicar in Cairo unternimmt eine Fahrt nach Kordofan und dem ägyptischen Sudan, um sich über die Möglichkeit der Gründung neuer katholischer Missionsanstalten zu unterrichten. Er begibt sich zu diesem Zwecke zu den verschiedenen Stämmen, die sich am Weissen Nil und am Sobat angesiedelt haben, zu den Silluk, den Agunak, Nuer und Denka, bei denen er einen freundlichen Empfang findet. Er besucht auch Faschoda und das Fort Marchand. Als Ergebniss seiner Forschung berichtet er, dass vorläufig für die Gründung neuer katholischer Missionen keine günstigen Bedingungen vorhanden sind, da das Land nur schwach bevölkert und zumeist von fanatischen Muslimen bewohnt ist.

Französischer Sudan. Die zur Zeit der Abreise Gentil's zufriedenstellende Lage hat sich plötzlich geändert. Der Sohn des geflüchteten Eroberers Rabbeh bedroht die an den Ufern des Tschadsees in Baghirmi und Gulfei geschaffenen französischen Posten. Er hat eine ansehnliche Streitmacht gesammelt und bereitet einen neuen Feldzug vor. Der Sultan von Baghirmi, Frankreichs Verbündeter, kann, da er nur über 350 Gewehre verfügt, nicht lange Widerstand leisten. — Das Oberhaupt des Senussi-Ordens soll aus Furcht vor türkischen Ausbreitungsgelüsten die Oase Kufra verlassen haben und sich in der Gegend von Borgu, nordwestlich von Wadai, in der Wüste aufhalten, und zwar an einem Ain-Kalaka genannten Platze, wo der Scheik eine neue grosse Ordensniederlassung gegründet haben soll.

Britisch-Westafrika. Der Gouverneur von Gambien, Sir G. Denton, und Oberst Brake kehren mit ihrer Truppe nach Bathurst zurück, nachdem sie von Kwinella durch das Fognigebiet und Combo gezogen waren und keinen Widerstand gefunden hatten. Die Eingeborenen des Wulidistrictes anerkennen die britische Oberhoheit. Dumbutu wurde stark befestigt.

Britisch-Ostafrika. Aff-Madu, das Hauptquartier der Ogaden-Somalis, wird ohne Widerstand von der britischen Strafexpedition genommen, die zur Sühnung des an dem Untercommissär von Jubaland, Mr. Jenner, begangenen Mordes ausgezogen war. Der Sultan der Ogaden-Somalis wird gefangen genommen. Auf dem Weitermarsche wird die Expedition beim Errichten eines Lagers von den Aufständischen überfallen, doch gelingt es ihr, den Feind, der 150 Mann verlor, zurückzuwerfen; die Engländer haben nur 17 Todte und mehrere Verwundete. Die Colonne kehrt nach Aff-Madu zurück.

Kamerun. Hauptmann Guse übernimmt das Commando über die Station Nssagpe am Crossflusse und die Fortführung der Besser'schen Expedition.

Spanisch-Guinea (San Juan). Spanien beabsichtigt, die Gebiete des Rio Muni, von denen Besitz ergriffen werden soll, sobald die Vollziehung des Vertrages durch die französische Kammer erfolgt ist, zu colonisiren, und es werden sich Sachverständige nach dem Rio Muni begeben, um die Frage der Verwaltung an Ort und Stelle zu studiren und Vorschläge zu machen.

Französisch-Congo. Unter den Milizsoldaten am französischen Congo bricht eine Revolte aus; die Empörer sollen zahlreiche Missethaten verübt haben und sich weigern, den Officieren zu gehorchen. Zum Schutze der Colonisten werden Maassnahmen verlangt.

Congostaat. Trotz der Unterdrückung des Aufstandes der Budschas durch Hauptmann Verdussen geben die Batatelas in den Districten von Lualaba und Kassai durch Unruhen den Behörden viel zu schaffen. Ein anderer wilder Stamm, die Ababuas, revoltiren in der Gegend von Welle und unterbrechen die Verbindung mit Lado. — Eine Expedition unter dem Commando von Major Weyns geht von Belgien nach dem Districte von Katanga an der Südostgrenze des Congostaates ab. — Der wegen grausamer Misshandlungen und Tödtung von Congonegern zu zehn Jahren Zwangsarbeit verurtheilte Agent der Congogesellschaft, Moray, ist aus dem Gefängnisse in Boma entkommen; ein anderer, wegen derselben Verbrechen angeklagter Angestellter, Namens Joostens, ist ebenfalls entwischt und befindet sich bereits in Brüssel; auch die in erster Instanz zu Zwangsarbeit verurtheilten Angestellten Lacroix und Matthys sollen flüchtig sein, — während der grosse Greuelprocess am 22. Jänner in Boma vom Neuen beginnen sollte. — Die Rebellion im Gebiete von Kassai ist gänzlich unterdrückt.

Deutsch-Ostafrika. Die deutsch-congostaatliche Grenzcommission, welche die Grenze in der Gegend des Kiwusees bestimmen soll, hat unter Führung des Hauptmannes Heumann Tabora erreicht und ist in Udschidschi am Tanganyikasee angelangt.

Südafrikanische Republik. In einer in Pretoria öffentlich verlesenen Proclamation, betreffend die Thronbesteigung des Königs Eduard VII. von England, wird neben anderen Titeln des Königs der Titel „Oberster Herr von und über Transvaal" aufgeführt. Ein Fortschritt der Engländer in der Unterwerfung der Buren macht sich nicht bemerkbar. Gefechte finden statt südlich von Wetsome, in der Nähe von Klipfontein, bei Hamelfontein, bei Bothwell, zwischen Bloemfontein und Smaldeel, in der Nähe von Klipplaat-Junction, bei Haartebeestfontein, bei Zuurgat und bei Disselfontein mit wechselnden Erfolgen. Die Buren nehmen den englischen Posten in Modderfontein am Gatsrand gefangen, und sie besetzen das von den Engländern geräumte Wepener und Vosburg. Die Engländer besetzen Ficksburg. Die Buren bemächtigen sich Philippstowns in der Capcolonie, werden aber wieder aus der Stadt vertrieben. Etwa 2000 Buren unter Oberst Blake stehen auf portugiesischem Gebiete, um, wie man annimmt, die dort sich aufhaltenden Buren zu befreien.

Capland. Capstadt ist von der Pest verseucht, und die Typhuserkrankungen nehmen zu.

MISCELLEN.

Der Handel von Aden. Einem deutschen Consularberichte entnehmen wir:

Der Handel Adens im Jahre 1900 litt nicht bloss unter den Pestfällen, sondern auch durch die Unruhen im Somalilande und in Yemen. Im erstgenannten Lande ist vor etwa zwei Jahren ein Mullah aufgetaucht, welcher der englischen Regierung viel zu schaffen macht. Er plündert alle Dörfer und ist sogar bis auf wenige englische Meilen von Berbera, dem Sitze des Administrators der Colonie, gekommen. Werden ihm Truppen entgegengeschickt, zieht er sich in das Hinterland zurück, wohin die englischen Truppen wegen Mangels an Wasser nicht zu folgen vermögen. Da der Haupthandel Adens aus dem Somalilande kommt und in Schaf- und Ziegenfellen besteht, so ist ihm durch das Auftreten des Mullahs natürlich ein ganz bedeutender Schaden zugefügt. Der zweite Hauptausfuhrartikel Adens ist Mokkakaffee. Hier ist gleichfalls ein bedeutender Abfall zu verzeichnen, was dem Ausbruch der Pest auch nicht allein zuzuschreiben ist. Die Unruhen in Yemen, wo die Araber sich gegen die türkische Herrschaft sträuben, haben viel dazu beigetragen, die Karawanenstrassen aus den Kaffeegegenden sehr unsicher zu machen, und es sind verschiedene für Aden bestimmte Karawanen von Beduinen ausgeplündert und sogar in zwei Fällen die sie begleitenden Kaufleute (Araber) ermordet worden. Da die türkische Grenze mit ganz bedeutend kürzerem Wege zu erreichen ist als die englische, ziehen die Karawanen es vor, den Weg nach Hodeida einzuschlagen, was jetzt denn auch der Hauptsitz des be-

deutenden und werthvollen Mokkakaffeehandels ist. Durch die vielen Beschränkungen, welche der Einfuhr und Ausfuhr von Gütern in Aden in den letzten Jahren auferlegt worden sind, haben die Hodeidaer Kaufleute sich genöthigt gesehen, Vorkehrungen zu treffen, ihre Waaren von Hodeida aus nicht, wie früher, über Aden, sondern entweder unmittelbar oder über Suez nach Amerika und Europa zu verschiffen, und daher kommt jetzt die Hauptausfuhr von Mokkakaffee auf diesem Wege zur Verschiffung. Die Khediviallinie von Alexandrien und Suez bezieht den Hauptgewinn von dieser Einrichtung. Was hier vom Mokkakaffeehandel und der Verschiffung von Hodeida aus gesagt ist, bezieht sich in gewisser Hinsicht auch auf den Ziegen-, Schaffell- und Kaffeehandel vom Somalilande und Abessinien, welcher von Dschibuti angezogen und von da vermittelt wird.

Als Kohlenstation hat Aden in diesem Jahre durch die Pest natürlich auch stark gelitten, obgleich die abgelieferte Gesammtmenge der des vorigen Jahres nicht nachstehen wird, was jedoch nur den Wirren in China und dem Kriege in Südafrika zuzuschreiben ist. Die vielen Kriegsdampffschiffe sowie Transporte der verschiedenen Nationen, welche hier, hauptsächlich für China bestimmt, Kohlen in den vergangenen drei Monaten übernahmen, haben dieses Jahr dem vergangenen wieder ziemlich gleichgebracht. Bis vor drei Monaten wurde in Aden von den verschiedenen Kohlenlieferanten nur Cardiff-Kohle geliefert. Wegen des Aufschwunges der Preise für diese Sorte Kohle von etwa 30 auf über 50 sh. per *t* ist nun auch indische Kohle eingeführt worden, welche im kommenden Jahre zu 35 sh. und darunter geliefert werden wird.

Der einzige Handelszweig Adens, welcher im steten Aufschwung begriffen ist und welcher in den Händen einer italienischen Familie liegt, ist die Herstellung und die Ausfuhr von Salz (Seesalz) nach Indien und den Straits-Settlements. Die Werke, welche einen Umfang von verschiedenen englischen Meilen haben, führten nach Calcutta etwa 90.000 *t*, nach Penang und Singapur ungefähr 10.000 *t* im Jahr aus. Ueber die Hälfte von diesen 100.000 *t* ist raffinirtes Salz und kann mit dem besten europäischen Salz concurriren. Rohes Salz wird zu etwa M. 7·50 per *t*, raffinirtes Salz zu ungefähr 10 M. die *t* frei an Bord geliefert.

Von Japan nach Europa über die sibirische Bahn. Der englische Consul in Yokohama, Mr. Bonar, der die schnellste Reise zwischen Tokio und Europa zurückgelegt hat, berichtete über seine dabei gemachten Erfahrungen in einem kürzlich in London gehaltenen Vortrage, dem nach der Zeitschrift „Engineering" Folgendes zu entnehmen ist: Die transsibirische Bahn ist so weit fertiggestellt, dass es möglich ist, sie mit verhältnissmässiger Behaglichkeit in ihrer ganzen Länge zu bereisen. Doch die Vorstellungen der meisten Menschen sowohl in Europa wie auch im fernen Osten über die Art und Weise einer solchen Reise sind noch sehr verschwommene, und Herr Bonar gestand selbst, dass er ohne die ihm schon vor Jahresfrist gegebene feste Zusicherung einer mit den sibirischen Verhältnissen vertrauten Persönlichkeit, dass die Reise auf dem Bahn- und Flusswege nach dem Frühling 1900 sehr wohl ausführbar sei, den Plan einer solchen Reise aus Mangel an Kenntniss und Auskunft wohl kaum ausgeführt hätte. Aus Erfahrung wisse er aber nun, dass man mit geringen Kosten und mit verhältnissmässiger Behaglichkeit in ununterbrochener Fahrt auf dem Fluss- und Landwege vom fernen Osten nach Europa und umgekehrt gelangen könne. In einiger Zeit würde die Reise in noch erheblich kürzerem Zeitraum zu machen sein, und man würde in 16—17 Tagen nach Orten gelangen können, für die man jetzt noch eine Reise von 40 Tagen benöthigt. Für Viele wird auch der Gedanke, dass sie jetzt das schöne Japan fast ganz ohne das Schreckgespenst der Seekrankheit und, nach Fertigstellung der chinesischen Osthahn, China überhaupt ganz auf dem Landwege erreichen können, eine grosse Beruhigung sein. Letzteres wäre in kurzer Zeit möglich, wenn die Russen Port Arthur unabhängig von dem grossen Wasserwege nach dem fernen Osten erreichen könnten, und nach Herrn Bonar's Ansicht wäre es kein Schaden, zu diesem Zwecke Landstrecken zu erwerben, so lange auch andere Völker, ohne dass ihnen zu viele Beschränkungen auferlegt würden, zugelassen werden.

Die Mandschurei würde sicherlich in jeder Beziehung zugänglicher werden als unter chinesischer Herrschaft. Die Verbindung mittelst des Amurflusses wird immer ein zwar erst in zweiter Reihe stehendes, aber unschätzbares Hilfsmittel für Russland in Sibirien sein. Die Reise durch Sibirien, welche sich, auch unbekümmert um die Fertigstellung der chinesischen Ostbahn, sicherlich allmälig vervollkommnen wird, kostet jetzt viel weniger als die Fahrt über Amerika oder über Suez-Hongkong. Die Fahrpreise auf der Eisenbahn und auf dem Dampfschiff waren nach Bonar's Erfahrungen überraschend niedrige und beliefen sich bei der Entfernung von über 7000 englische Meilen von Tokio nach Moskau für die I. Classe auf nur 21 £ 10 sh. 6 d. Fügt man für 30 Tage die Ausgaben an Speise, Trank und Unterkunft im Betrage von durchschnittlich 10 sh. für den Tag und ausserdem 3—4 £ für Gepäckunkosten hinzu, so übersteigen die Reisekosten nicht den Betrag von 40 £. Das ist etwa die Hälfte der Reisekosten bei der Fahrt über Canada oder Suez. Später wird man zweifellos nach Peking oder Shanghai für 32 £ 10 sh. und nach Japan für 2—3 £ mehr reisen können. Als Thatsache erwähnte Bonar, dass ihm und seinem Reisegefährten die Reise von Tokio nach London einschliesslich der Gasthausrechnungen an verschiedenen Orten, wo sie sich aufhielten, der Weine, geistigen Getränke, Mineralwasser, mit Einschluss auch eines Dieners für einen Theil der Reise je 60 £ gekostet hat. Dampfergesellschaften wären natürlich niemals im Stande, mit solchen Tarifen wetteifern zu können; auch ist kaum zu bezweifeln, dass die russischen Behörden das Reisen in Sibirien und der Mandschurei ebenso bequem und behaglich gestalten werden wie auf den europäischen Bahnen. Herr Bonar stellte fest, dass Russland in der Frage der Eisenbahntarife an der Spitze anderer Länder stände und dass die Preise für die Benützung der Schlafwagen in anderen Ländern ungewöhnlich hohe im Vergleich zu Russland wären. Bonar, der Tokio am 1. Juni verliess und Moskau, das auf diesem Wege 7295 englische Meilen von Tokio entfernt liegt, am 14. Juli erreichte, hat viel Freude an der Reise gefunden und wäre bereit, sie noch einmal zu unternehmen.

Von der sibirischen Bahn wird amtlich berichtet, dass im Jahre 1900 in den Monaten Jänner bis August 779 000 Personen (im entsprechenden Zeitraum des Vorjahres dagegen nur 624 000) befördert worden sind. An Gütern und Gepäck wurden befördert 1,333.000 (751.000) Pud. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen für die Monate Jänner bis August 1900: 2,208.231 (1,942.582) R., aus dem Güterverkehr 7,133.314 (6,988.764) R.; die Gesammteinnahme betrug 10,719.635 (10,038.237) R., die Betriebsausgaben erforderten 9,369.895 (8 366 686) R. Diese Angaben beziehen sich auf Zeiträume, in denen nur sechs Züge in jeder Richtung verkehrten. Da gegen Ende des Jahres 1900 die Zahl der Züge auf je acht in jeder Richtung gesteigert wurde und im laufenden Jahre eine weitere Vergrösserung des Betriebes durch Einstellung von je zehn Zügen in jeder Richtung erfolgen soll, so ist eine beträchtliche Steigerung des Personen- und Güterverkehres vorauszusehen. Um den Verkehr gefahrloser zu gestalten, ist auch eine anderweite Organisation des Betriebes in Aussicht genommen. Die Klagen sibirischer Blätter über Verkehrsstockungen, Unfälle Untauglichkeit des Personales sind gar zu häufig. Es hat sich im Laufe der Zeit unter Anderem auch herausgestellt, dass es ungemein schwierig ist, den Betrieb der über 3000 Werst langen Bahn in der Hand eines Betriebschefs zusammen zu fassen. Im Interesse der grösseren Sicherheit und Regelmässigkeit des Verkehres ist die Theilung der Bahn in drei Strecken mit besonderer Betriebsleitung in Vorschlag gebracht worden. Neben dem allmälig anwachsenden Verkehre gehen die Arbeiten an der Fortsetzung des Bahnbaues und der Vorarbeiten regelmässig fort. Zur Zeit beschäftigen namentlich die Untersuchungsarbeiten für die Baikalringbahn, die vom Ingenieur Stadtrath Ssawrimowitsch ausgeführt worden sind, bereits die Centralinstanz, indem sie nach ihrer Beendigung dem Minister der Verkehrsanstalten zur Durchsicht, beziehungsweise zur Genehmigung vorgelegt sind. Wie die sibirischen Zeitungen hören, wird die Baikalringbahn nach diesem Projecte von der Station Barantschiski am Ufer des Baikal entlang führen. Auf diese Weise wird Irkutsk an der Hauptlinie liegen und nicht umgangen werden, wie das in einem früheren Project vorgesehen war. Das Bedürfniss nach der Ringbahn ist zur Zeit übrigens weit stärker als je, da die Eisbrecher die auf sie gesetzten Hoffnungen nicht erfüllt haben und wohl auch kaum den ununterbrochenen Schienenweg zu ersetzen im Stande sind. Nach den vorliegenden Berichten haben die Fähren vom 24. April bis zum 29 December 1900 insgesammt 250 Personen- und 11.119 Güterwagen mit etwa 6.000.000 Pud Fracht, 130.440 Personen und 12.000 Stück Vieh befördert; dann wurde aber die Fähre „Baikal" am 29 December v. J. vor Myssowaja beim Durchbrechen von Packeis beschädigt, indem ihre linke Schraube brach und das Ruder eine Beschädigung erlitt. Da die kleinere Fähre „Angora" nicht im Stande ist, allein das Packeis zu bewältigen, so wurden beide Fähren am 30. December ausser Dienst gesetzt. Zum Ersatz wurde sofort der Schlittenverkehr über das Eis eingerichtet; am 9. Jänner wurde der Personenverkehr, am 12. Jänner der Güterverkehr wieder aufgenommen. Damit werden wohl die Fähren ihre Thätigkeit während des Winters ein- für allemal beendet haben, denn das Eis des Baikalsees scheint doch zu stark zu sein.

Weisse Einwanderer auf den Philippinen. In einem von Sampson Low (London) verlegten Buch über die „Bewohner der

Philippinen" gibt der Ingenieur F. H. Sawyer, der über zwanzig Jahre auf Luzon gelebt und das Land bereist hat, auch die Sprache der Tagalen spricht, Rathschläge für Weisse, die sich in der von den Vereinigten Staaten beanspruchten, aber noch lange nicht eroberten Inselgruppe niederlassen wollen. Das Klima von Manila mit seiner durchschnittlichen Temperatur von 85 Grad Fahrenheit sei für gesunde Europäer oder Amerikaner zwischen 20 und 50 Jahren nicht ungesund, vorausgesetzt, dass sie eine dem Land angemessene Lebensweise annehmen. Doch sei der Mai wegen der vielen Fieberfälle ein schrecklicher Monat. Die Eingeborenen bauen allgemein ihre Häuser auf Pfählen, wie überhaupt die Malayen im ganzen Osten. Darin kommt die seit Jahrhunderten angesammelte Erfahrung zum Ausdruck; wer klug ist, eignet sich diese Erfahrung an und schläft nie im Erdgeschoss. Für den Bewohner der Philippinen ist dieser Rath besonders werthvoll. Seit die Amerikaner angekommen sind, sind überall Drinking Saloons wie Pilze aus der Erde geschossen. In Manilla allein gibt es deren 300. Nach Sawyer's Ansicht seien nicht alle Amerikaner von der Nothwendigkeit eines täglichen Bades überzeugt. Die Einwanderung unbemittelter Weisser sollte eingeschränkt werden, da kein Platz für sie vorhanden ist. Capital ist das grosse Bedürfniss für die Philippinen. Arbeitskräfte sind schon da. Beherzigenswerth ist, was der Verfasser über Heiraten von Weissen mit eingeborenen Frauen meldet. Wenn ein armer Weisser auf das Niveau des Eingeboren herabsinken will, so braucht er bloss eine eingeborene Frau zu heiraten und in wenigen Jahren hat er sein Ziel ereicht. Aber vom pecuniären Gesichtspunkt aus ist es ein Vortheil; denn seine Frau wird billiger einkaufen und theuerer verkaufen, als er dies zu vollführen im Stande ist, und wird sein Haus und Geschäft mit der grössten Sparsamkeit bewirthschaften. Einige ihrer Verwandten werden kommen und bei ihm wohnen, so dass es ihm nicht an Gesellschaft fehlt, und eine Familie von Mischlingen wird um ihn aufwachsen, Kinder, die den Dialect der Mutter sprechen, den er selbst vielleicht nicht versteht. Aber wenn der unbemittelte Weisse eine weisse Frau mitbringt, wird er wahrscheinlich den Kummer erleben, dass sie vor seinen Augen unter dem Einfluss des Klimas dahinsiecht, da seine Mittel ihm nicht erlauben, dieses für sie erträglich zu machen. Weisse Frauen leiden von der Hitze weit mehr als weisse Männer. Kinder können nach dem zwölften Lebensjahr nicht passend erzogen werden. Entweder muss man sie in die Heimat schicken oder sie schlagen aus der Art und wachsen auf, ohne je die Gesundheit, die Thatkraft und sittliche Höhe ihrer Eltern zu erreichen.

Sven Hedin's Forschungsreise. Die von dem schwedischen Forschungsreisenden in jüngster Zeit in St. Petersburg eingetroffenen Nachrichten bestätigen, dass er im October vorigen Jahres aus dem nördlichen Tibet in sein ursprüngliches Lager in Tschemirlik Tschimen Tatsch zurückgekehrt ist. Er hatte mehr als 1500 *km* Weges zurückgelegt, auf einer Höhe von 5000 *m* über dem Meere wichtige geographische Entdeckungen gemacht, werthvolle astronomische und meteorologische Beobachtungen gesammelt und zugleich auch eine reiche Ausbeute von Objecten der Zoologie, Botanik und Mineralogie mitgebracht. Er beabsichtigte, am 28. October seine Studienreise fortzusetzen, einen Monat in den westlich von seinem Lager befindlichen Bergen zu verbringen, dann eine grosse Tour in der Richtung von Satschju Altimisch Bulak, Kuentak und Karakoschum zu unternehmen und sich weiter über Abdal nach Tscharklik zu begeben. Im März dieses Jahres hofft Sven Hedin diesen Ort zu erreichen und von da eine Reise durch Tibet bis an die Quellen des Indus durchzuführen. Nach Osch, dem russischen Militärposten im Pamirgebiete, dürfte er über Kaschgar im Herbst dieses Jahres gelangen.

Die argentinische Saladeroindustrie. An der für Argentinien hochwichtigen Saladeroindustrie sind die nördlichen Gebietstheile, welche am Rio liegen, nicht direct betheiligt, da dort keine Saladeroanlage vorhanden ist. Auch Paraguay besitzt bis jetzt noch keine derartige Fleischfabrik. Die Provinz Corrientes weist einen Saladero auf, in Mocoretá am Rio Uruguay, wo jedoch im Jahre 1900 nicht gearbeitet wurde. Erst am mittleren Laufe des Paraná erscheinen in der Provinz Entre Rios einzelne bedeutende Saladeros, welche aber an der Ostgrenze dieser Provinz am Rio Uruguay eine starke Industriegruppe bilden. Unter Saladero (Salzerei) versteht man ursprünglich im engeren Sinne eine Anlage, wo das Fleisch des geschlachteten Rindviehes leicht eingesalzen und dann durch Trocknen oder Dörren zur Ausfuhr haltbar gemacht wird. Das auf diese Weise gewonnene Erzeugniss wird Tasajo oder Dörrfleisch genannt. In den Graserias (Fettschmelzen) verarbeitet man besonders Hammel zu Talg und in den fabricas frigorificas, Gefrieranstalten, werden geschlachtete Hammel und auch Rindvieh durch Gefrierenlassen für die Ausfuhr zubereitet. Später haben sich allmälig die Betriebe vermischt. Die Saladeros fabriciren aus dem Fleische des Rindviehes auch Fleischextract und Conserven; in einigen werden nach der eigentlichen Geschäftszeit Pferde geschlachtet. Die Graserias stellen hie und da neben Talg Hammelsalzfleisch her, und die Gefrieranstalten befassen sich auch mit anderen Conservirungsmethoden. Die öffentlichen Schlachthäuser für den Bedarf der grossen Städte heissen Mataderos.

Der Anfang der Saladeroindustrie scheint ziemlich weit zurückzuliegen; eine besondere Bedeutung für den Weltmarkt bekam sie wohl erst durch die Begründung der Liebig'schen Fleischextractfabrik um das Jahr 1863, Liebig's Extract of Meat Company limited in Fray Bentos am Rio Urugnay in der Republik Uruguay. Um die Zeit 1885/86 gründete der deutsche Arzt Dr. Kemmerich in Santa Elena am Rio Paraná (argentinische Provinz Entre Rios) einen Saladero ebenfalls zur Herstellung von Fleischextract, Tasajo u. s. w. und später ein gleiches Unternehmen auf der gegenüberliegenden Flussseite in der Provinz Santa Fé bei San Javier. Diese beiden Saladeros sind jetzt noch im Betriebe (Compañia de Productos Kemmerich), nur ist 1894 mit der Liebig-Compagnie das Abkommen getroffen worden, dass die Bereitung und der Verkauf des in Santa Elena und San Javier erzeugten Fleischextractes ganz durch die Liebig-Compagnie bewirkt wird, während die übrigen Saladeroerzeugnisse von der Kemmerich-Compagnie hergestellt und vertrieben werden. Auch andere argentinische Saladeros fabriciren je nach der Lage der Conjunctur Fleischextract, jedoch ist in diesen Schlachthäusern die Erzeugung in den letzten Jahren stark zurückgegangen.

	In der Campagne 1899/1900.
Die Gesammtschlachtungen betrugen in den 11 Saladeros von Argentinien .	328 700 Stück Rindvieh
Die Gesammtschlachtungen betrugen in den 22 Saladeros von Uruguay . .	745.700 „ „
und in den Saladeros des brasilianischen Staates Rio Grande	232 000 „ „
zusammen	1,306.400 Stück Rindvieh

Von dieser Gesammtsumme wurden 162.800 Stück zu Extract und Conserven und 1,143.600 Stück zu Tasajo verarbeitet. Die Liebig's Extractfabrik in Fray Bentos schlachtete 101.400 Stück Rindvieh (darunter 2116 Kühe); in Santa Elena und San Javier wurden etwa 28 000, beziehungsweise 21.000 Stück Rindvieh zu Fleischextract verarbeitet.

Das Dörrfleisch, Tasajo, geht zum grössten Theil nach Brasilien und Cuba.

Die Dauer der Schlachtzeit ist je nach der Conjunctur und den Witterungsverhältnissen verschieden. Man schlachtet das Rindvieh natürlich am liebsten, wenn es im besten Futterzustande ist. In den eigentlichen argentinischen Wintermonaten, wo der Camp und die Weide am wenigsten Futter geben, wird der Schlachtbetrieb unterbrochen.

LITERATUR.

Futterer, Prof. Dr. K. Durch Asien. Bd. I. Geographische Charakterbilder, Lex.-8°. XXII, 545 Seiten mit 203 Textillustrationen, 40 Tafeln, zwei Farbentafeln, einer Karte. Berlin 1901, Dietrich Reimer.

Die Reise von Futterer und Holderer 1897 ging durch Turkestan und Ost-Turkestan, das Tarimbecken, Theile des Thianschan, die Gobi nach dem Kukunor (Kükenor) und oberen Hoang-ho, von dort durch das innere China nach Hankou und Shanghai, wo sie Anfangs 1899 endete. Ihr Hauptzweck waren naturhistorische und geologische Beobachtungen, die im zweiten und dritten Bande des Reisewerkes ausführlich veröffentlicht werden sollen. Der erste Band hat mehr *allgemeinen* Charakter, und man muss dem Verfasser dankbar sein für die lebhafte, anschauliche Schilderung von Land und Leuten in den durchzogenen Gebieten und für die vielen und ausgezeichneten, charakteristischen Bilder, die sie begleiten. Futterer weiss auch der Beschreibung solcher Orte, die uns aus der Literatur gut bekannt sind — etwa Buchara — neuen Reiz abzugewinnen und versteht es, die einzelnen Volkstypen mit Anschaulichkeit zu schildern, den Leser in ihre Sitte und Lebensweise in angenehmer Weise einzuführen. Auch lernt man die heute noch bestehenden Schwierigkeiten des Reisens in abgelegeneren Theilen Russisch-Asiens und die Fortschritte dieses Gebietes im Ganzen aus dem Buch gut kennen; es sei hier auf eine gelegentliche Bemerkung über den steigenden Bierconsum der turkestanischen Mohammedaner hingewiesen. Besonderes Interesse gewinnen Futterer's Schilderungen dort, wo sie wenig betretene Gebiete betreffen. Von dem speciellen verkehrs- und handelsgeographischen Standpunkte aus, bieten die Wanderungen durch West-Kansu und das innere China mehr des Interessanten als jene durch die Wüsten. Am eingehendsten sind die Verkehrsverhältnisse behandelt, doch finden sich gelegentlich auch interessante Bemerkungen und Abbildungen der eingeborenen Betriebsweisen in Ackerbau, Bergbau und Industrie sowie über Production und Handelsgegenstände. Unter Anderem sei auf die Abbildungen von tibetanischem und tangutischem Frauenschmuck hingewiesen. Die Abbildung eines Schlauchflosses auf dem Hoangho, eine Bemerkung über das sichere Functioniren des Bankwesens im Herzen Chinas, in Liang-tschôu seien als fernere Beispiele der kleinen Notizen und Skizzen hervorgehoben, die in dieser Richtung in dem Buche zu finden sind. Die hauptsächliche Bedeutung des Werkes liegt aber auf allgemein geographischem Gebiete. *Sieger.*

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE VORMALS CH. REISSER & M. WERTHNER.

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements

WIEN

II., Czerningasse Nr. 8, 4, 5 und 7

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für Petroleum, Gas, Oel und elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher gratis und franco.

Export nach allen Weltgegenden.

Soeben erschienen:

Zoll-Compass 1900/1901

II. Theil

enthaltend die Zolltarife von

Kreta, *Rumänien,*
Malta, *Russland,*
Montenegro, *Schweden,*
Niederlande, *Schweiz,*
Norwegen, *Serbien,*
Oesterreich-Ungarn, *Spanien* und *Türkei*
Portugal,

nach dem Stande vom December 1900.

In den bisher erschienenen zwei ersten Theilen liegen somit die Zolltarife **sämmtlicher europäischer Staaten,** nach dem neuesten Stande redigirt, vor.

Der in Kürze erscheinende III. Theil soll die Zolltarife der wichtigsten aussereuropäischeen Gebiete zur Veröffentlichung bringen.

Das Werk wird **nur im Abonnement** auf alle drei Theile zum Preise von **18 Kronen** abgegeben. Zu beziehen durch das k. k. österr. Handels-Museum sowie durch jede Buchhandlung. — Für Deutschland alleiniger Vertrieb durch E. J. Mittler & Sohn, Berlin SW.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1900/1901. Kürzeste und bequemste **Schnellzugs-Verbindungen.** Winter 1900/1901.

Giltig vom 1. Februar 1901.

Wien-Italien (Abbazia-Görz-Triest).

700	815	826	ab	**Wien**	an	917	850	645
917	937	917	an	**Abbazia**	ab	823	808	531
710	900	940		**Triest**		815	800	632
845	947	1008		**Görz**		655	710	521
*1047	857	210		**Venedig**		210	1025	*1020
	225	735		**Mailand**		735	105	
	608	1045		**Florenz**		610	300	
	1125	640		**Rom**		1110	930	
	700	136	an	**Neapel**	ab	600	1105	

* Via Cervignano.

Brenner-Route.

*1015	1025	750	ab	**Berlin**	an	815	*815	900
1235	118	1045		**Leipzig**		321	550	600
—	1125	855		**Dresden**		550	—	730
841	1111	1010		**München**		505	1008	640
1133	259	143	ab	**Innsbruck**	an	1245	659	233
310	714	600	an	**Bozen-Gries**	ab	840	311	944
450	859	745		**Meran**		640	115	815
414	840	744		**Trient**		721	157	758
—	909	821		**Roveredo**		651	—	723
600	1102	1029		**Verona**		500	1155	446
850	615	225		**Mailand**		1125	925	105
—	634	603		**Florenz**		910	—	610
—	110	1125		**Rom**		230	—	1110
—	635	700	an	**Neapel**	ab	853	—	600

* Nord-Süd-Express-(Luxus-)Zug bis Cannes täglich.

Ostende-Wien-(Triest-) Expresszug

täglich	1000	ab	**London**	an	448	täglich
	448		**Ostende**		950	
	700		Wien S.-Bhn.		645	
	917	an	**Abbazia**	ab	823	
	710	an	**Triest**	ab	635	

Directer Schlafwagen-Verkehr nach und von Triest.

Wien-Südtirol (Meran-Arco-Riva).

945	ab	**Wien**	an 820
712	an	**Villach**	ab 1056
145		Bozen-Gries	419
310		**Meran**	300
319		**Trient**	256
354		**Roveredo**	229
403		**Mori**	221
508		**Arco**	107
526		**Riva**	1250
420	an	**Ala**	ab 205

Ungarn-Tirol.

800	800	ab	**Budapest**	an	953	920
645	617	an	**Klagenfurt**	ab	1148	1 48
815	712		**Villach**		1056	835
708	423		**Innsbruck**		259	.
108	940		**München**		1111	.
600	145		**Bozen-Gries**		419	.
745	310		**Meran**		301	.
744	319		**Trient**		256	.
821	334		**Roveredo**		229	.
829	403		**Mori**		221	.
950	509		**Arco**		107	.
1008	526		**Riva**		1250	.
816	420	an	**Ala**	ab	205	.

St. Petersburg-Wien-Nizza-Expresszug

(Wien-Nizza-Cannes)

Verkehrt bis Ende April.

Sonntag Montag	910	ab	St. Petersburg	an	1132	Samstag Freitag
täglich	638	ab	**Warschau**	an	200	
	1125	ab	**Wien S.-Bhn.**	an	650	täglich
	320	an	**Leoben**	ab	214	
	120		**Venedig**		816	
	610		**Mailand**		1035	
	151		**Nizza**		1227	
	224	an	**Cannes**	ab	1145	

Giltig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Giltig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eillinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Donnerstag 11½ Uhr Vormittag, in Alexandrien Montag 6 Uhr Früh über **Brindisi**. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 3 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschlüsse in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen Linie A.**

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom October bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende September.

Ab **Alexandrien** Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel den übernächsten Montag 4 Uhr Früh über Port Saïd, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersina, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel** Sonntag **) 10 Uhr Vorm., in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Vormittags.

Anschlüsse: In **Alexandrien** an die Eillinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in **Smyrna** auf der Hinfahrt an die Griechisch-Orientalische Linie A und B Rückfahrt nach Syra und Piräus (in den Monaten April bis Ende September nur mit der Linie B), sowie an die **Thessalische** Linie **B** (Rückfahrt) nach **Candien, Cerigo** etc.

*) Am 1., 8., 15., 22. und 29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3. und 17. September, 1., 8., 15., 22. und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

**) Am 6., 13., 20. und 27. Jänner, 3., 10., 17. und 24. Februar, 3., 10., 17., 24. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23. Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 6., 13., 20 und 27. October, 3., 10., 17. und 24. November, 1., 8., 15., 22. und 29. December.

Eillinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag 11¼ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 10 Uhr Vorm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschlüsse in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt an die Rückfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Albanien** und **Dalmatien**, in **Corfu** auf der Rückfahrt an die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch—Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt an die **Thessalische** Linie **A** (Rückfahrt).

Directe Thessalische Linie.

(Vom 1. October bis 31. März jede zweite Woche.)

Von **Triest** ab Mittwoch*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel Donnerstag 4 Uhr Früh, über Corfu, Piräus, Salonich, Dardanellen, Rodosto; Rückfahrt von **Constantinopel** Samstag**) 11 Uhr Vorm.; in Triest nächsten Dienstag Mittag.

*) Am 16. und 30. Jänner, 13. und 27. Februar, 13. und 27. März, 10. April, 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 18. December.

**) Am 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. April, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

Thessalische Linie *A.**)

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag**) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6½ Uhr Früh, über Fiume, Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt jeden zweiten Samstag***) 8 Uhr Früh, in Triest zweitnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch Orientelische** Linie **B** in derselben Richtung und auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Griechisch-Orientalischen** Linie **B**; in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel - Odessa.**

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien.**

**) Am 3., 17. und 31. Jänner, 14. und 28. Februar, 14. und 28. März, 11. und 25. April, 9. und 23. Mai, 6. und 20. Juni, 4. und 18. Juli, 1., 15. und 29. August, 12. und 26. September, 10 und 24. October, 7. und 21. November, 5. und 19. December.

***) Am 5. und 19. Jänner, 2. und 16. Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

Thessalische Linie *B.*

Winterlinie vom 1. October bis 31. März.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel übernächsten Donnerstag 6 Uhr Vorm., berührt: Durazzo, Valona, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., an **Triest** zwei nächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel Odessa.**

*) Am 10. und 24. Jänner, 7. und 21. Februar, 7. und 21. März, 3., 17. und 31. October, 14. und 28. November, 12 und 24. December.

**) Am 18 Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Thessalische Linie *B.*

Sommerlinie vom 1. April bis 30. September.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh: über Durazzo, Valona, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli. Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel***) jeden zweiten Samstag 8 Uhr Früh, an **Triest** zweitnächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest-Constantinopel**, sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung: in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel-Odessa.**

*) Am 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5. und 19. September.

**) Am 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. September.

Griechisch-Orientalische Linie *A.**)

Ab **Triest** jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., in Smyrna Montag 5 Uhr Früh, berührt Fiume, Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè. Rückfahrt von Smyrna jeden zweiten Samstag***) 3 Uhr Nachm., in Triest den zweitnächsten Sonntag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In Piräus an die Eillinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Hinfahrt nach den Häfen Syriens und Caramaniens (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt).

NB. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eillinie Triest—Alexandrien.

**) Am 13. und 27. Jänner, 10. und 24. Februar, 10. und 24. März, 7. und 21. April, 5. und 19 Mai, 2., 16. und 30. Juni, 14. und 28. Juli, 11. und 25. August, 8. und 22. Sept., 6. und 20. October, 3. und 17. November, 1., 15., 22. und 29. December.

***) Am 12. und 26. Jänner, 9. und 22. Februar, 9. und 23. März, 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. Sept., 5 und 19. October, 2., 16. und 30. Nov., 14. und 28. Dec.

Griechisch-Orientalische Linie *B.**)

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., über Smyrna nach Constantinopel, dort an den zweiten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührt: Fiume, Corfu, Patras, Catscolo, Calamata, Piräus, Syra, Vatby, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt jeden zweiten Montag***) 4 Uhr Nachm., an in Triest zweitnächsten Sonntag 8 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten December, Jänner und Februar wird die Linie nur bis **Smyrna** geführt.

Anschlüsse: In Piräus an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, überdies auf der Hinfahrt an die Thessalische Linie **A**, Rückfahrt nach Candien etc.; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie **B**, Rückfahrt), sowie in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel-Odessa.**

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien.**

**) Am 6. und 20. Jänner, 3. und 17. Februar, 3., 17. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23. Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 13. und 27. October, 10. und 24 November, 8. und 22. December.

***) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Febr., 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29. Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Linie Constantinopel—Batum.

Wöchentlich vom October bis Ende März, vierzehntägig vom April bis Ende September.

Von **Constantinopel** ab Samstag*) 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, über Ineboli, Samsun, Kerassunt, Trapezunt, Rizeh; Rückfahrt von **Batum** Freitag**) 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

*) Am 5., 12., 19. und 26. Jänner, 2., 9., 16. und 23. Februar, 2., 9., 16., 23. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 5., 12., 19. und 26. October, 2., 9., 16., 23. und 30. November, 7., 14., 21. und 28. December.

**) Am 4., 11., 18. und 25. Jänner, 1., 15., 18. und 22. Februar, 1., 8., 15., 22. und 29. März, 12. und 26. April, 10. und 24. Mai, 7. und 21. Juni, 5. und 19. Juli, 2., 16. und 30. August, 13. und 27. September, 4., 11., 18. und 25. October, 1., 8., 15., 22. und 29. November, 6., 13., 20. und 27. December.

Linie Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm., in Odessa Samstag 7 Uhr Früh; Rückfahrt von **Odessa** jeden Montag 3 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 7 Uhr Früh.

Linie Constantinopel—Costanza.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 3½ Uhr Nachm., in **Costanza** Montag 5½ Uhr Nachm.; über **Burgas** (auf der Rückfahrt auch Varna); Rückfahrt von **Costanza** jeden Montag 8½ Uhr Abends, in **Constantinopel** Donnerstag 7 Uhr Früh.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** jeden Sonntag 6 Uhr Früh, in Prevesa 5 Uhr Nachm.: über Sajada, Parga, Sta. Maura.

Rückfahrt von **Prevesa** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Corfu 6 Uhr Abends.

Anschluss in Corfu auf der Rückfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel.

Linie Constantinopel—Braila *A.*

Von **Constantinopel** jeden zweiten Mittwoch*) 2 Uhr Nachm., in Galatz Montag 7 Uhr Früh; über Varna, Costanza, Sulinà und Braila. Rückfahrt von Galatz jeden zweiten Mittwoch**) 7½ Uhr Früh, in Constantinopel Freitag 11 Uhr Vormittag.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Eillinie Triest - Constantinopel.

*) Am 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15. und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4. und 18. September, 2., 16. und 30. October, 13. und 27. November, 11. und 25. December.

**) Am 13. und 27. März, 10. und 24. April, 8. und 22 Mai, 5. und 19. Juni, 3., 17. und 31. Juli 14. und 28. August, 11. und 25. Sept., 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 18. December.

Linie Constantinopel—Braila *B.*

Von **Constantinopel** jeden zweiten Donnerstag*) 2 Uhr Nachm.; in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, über Varna, Costanza, Sulinà. Braila. Rückfahrt von Galatz jeden zweiten Donnerstag**) 7½ Uhr Früh; in Constantinopel Samstag 11 Uhr Vormittag.

*) Am 28. Februar, 14. und 28. März, 11. und 25. April, 9. und 23. Mai, 6. und 20. Juni, 4. und 18. Juli, 1., 15. und 29. August, 12. und 26. September, 10. und 24. October, 7. und 21. November, 5. und 19. December.

**) Am 7. und 21. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5. und 19. Sept., 3., 17. und 31. October, 14. und 28. November, 12. und 26. December.

Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumazverkehrungen.

57

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER.

DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE VORMALS CH. REISSER & M. WERTHNER.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXVII. Jahrgang. WIEN, APRIL 1901. Nr. 4 Beilage.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:
Ganzjährig K. 10·—, M. 10·—, Frs. 12·50 ohne Postversendung.
„ K. 11·20, M. 11·20, Frs. 14·— mit „

Insertionsbedingungen:
Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite K. 10·—.

Im Verlage des k. k. österr. Handels-Museums

erscheint jeden Donnerstag die volkswirthschaftliche Wochenschrift

„Das Handels-Museum“

mit der Beilage

Monats- und Quartalsberichte der k. und k. österr-ungar. Consularämter.

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd“.

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Triest—Kobe.

(Indien—China—Japan.) Sechs Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung Fiumes) am 7. der Monate Februar, März, April, November, December. Jänner (1902) über Port Saïd, Suez, Aden direct nach Colombo, dann weiter nach Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe. — Sechs weitere Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung Fiumes) am 25. der Monate April, Mai, Juni, Juli, August und September. Auf diesen Fahrten werden ausser den obengenannten auch noch die Häfen von Karachi und Bombay (zwischen Aden und Colombo) berührt.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten in den Zwischenhäfen, ausgenommen Bombay, können nach Umständen verfrüht oder verspätet werden. Der Aufenthalt in Fiume bei der Rückfahrt wird nach Massgabe der Ein- und Ausladung auf die unbedingt nothwendige Zeit verlängert oder verkürzt. Ausser den in der Fahrordnung bezeichneten Echellen können noch auf der Hin- oder Rückfahrt nach Bedarf indo-chinesische, japanische oder birmanische Häfen, sowie Manila angelaufen werden, und wird in diesem Falle die eventuelle Verzögerung nach Thunlichkeit hereingebracht werden.

Triest—Bombay.

(Directer Dienst.) Zwölf Abfahrten im Jahre von Triest, und zwar am 8. jedes Monates mit Ausnahme von Juli, ferner am 15. März, mit Berührung der Häfen von Port Saïd, Suez, Aden und Bombay. Anschluss in Bombay an die Linie Triest—Kobe. Hinfahrt in den Monaten Mai bis October. Anschluss in Bombay bei der Hinfahrt jeden 2. Monat an die Zweiglinie Bombay—Shanghai.

Anmerkung. Die Ankunft und Abfahrt in den Zwischenhäfen kann nach Massgabe der Bedürfnisse verfrüht oder verspätet werden; die Ankunft im Endhafen darf jedoch keine Verspätung erleiden.

Winterlinie **Triest—Karachi—Bombay.** Sechs Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung von Fiume) am 25. der Monate Jänner, Februar, März, October, November und December. Berührung der Häfen Port Saïd, Suez, Aden, Karachi und Bombay. Zum Theile auch Berührung der Häfen Colombo, Rangoon und Calcutta. Näheres im Fahrplane.

Triest—Rangoon—Calcutta.

Neun Abfahrten von Triest (nach Berührung Fiumes), und zwar am 15. der Monate Jänner, Februar, April, Mai, September, October, November und December und am 9. Juli, mit Berührung der Häfen Port Saïd, Suez, Aden-Colombo, Rangoon und Calcutta. Auf der Hin- und Rückfahrt reservirt sich die Gesellschaft, ausgenommen in der Hinreise im Monate August und in der Rückreise im März, das facultative Anlaufen von Häfen des Rothen Meeres, Karachi-Cochin, Coconada, Madras, und anderen Häfen der Küste von Coromandel, und auf der Rückfahrt das Anlaufen von birmanischen Häfen, sowie Alexandrien, Ancona und Venedig. Die vom 10. Juli bis 10. Jänner jeden Monat von Calcutta ausgehenden Heimfahrten werden von den Schiffen der Linie Triest—Kobe, und die vom 18. December und 18. Jänner durch die in den Wintermonaten verkehrenden Dampfer, welche die Winter-Extrafahrt Triest—Karachi—Bombay besorgen, vollführt. Im Bedarfsfalle können die Ankünfte und Abfahrten von Calcutta verfrüht oder verspätet werden.

Zweiglinie Bombay—Shanghai.

Sechs Abfahrten von Bombay im Jahre 1901, und zwar am 23. der Monate Februar, April, Juni, August, October und December. Lauft die Häfen Singapore, Hongkong und Shanghai an, ebenso auf der Rückfahrt — Die Ankünfte und Abfahrten in allen Echellen können mit Rücksicht auf die Erreichung der Anschlüsse verfrüht oder verspätet werden.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eillinie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Donnerstag 8½ Uhr Früh, in Cattaro Freitag 11¾ Uhr Vorm., berührt: Pola, Zara, Spalato, Gravosa.

Retour ab **Cattaro** Freitag 1 Uhr Nachm., in Triest Samstag 4¾ Uhr Nachm., berührt auf der Rückfahrt Lussinpiccolo.

Anschluss in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Bari.**

Anmerkung. Anschluss in **Triest:** auf der Ausfahrt an den um 7 Uhr 10 Min. Früh ankommenden neuen Wiener Schnellzug und auf der Rückfahrt an die von **Triest** um 5½ Uhr Nachm. nach Italien, Schweiz etc., und um 6 Uhr 35 Min. nach **Wien** fahrenden Schnellzüge. In **Pola** Anschluss bei der Ausfahrt an den um 1 Uhr Nachm. aus Wien ankommenden Zug.

Linie Triest—Metkovich *A.*

Ab **Triest** jeden Mittwoch 8½ Uhr Früh, in Metkovich Freitag 4½ Uhr Nachm., berührt: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Gelsa, S. Martino, Macarsca, Gvadaz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in Triest Dienstag 1½ Uhr Nachm.

Anschluss in **Pola** auf der Hinfahrt an die Linie **Pola-Zara** und in **Spalato** an die Hinfahrt der beschleunigten Eillinie **Triest-Cattaro.**

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an den Wienerzug.

Anmerkung. Auf der Hinfahrt wird vom 1. März bis Ende September facultativ der Hafen von Drace angelaufen.

Linie Triest—Metkovich *B.*

Ab **Triest** jeden Samstag 8½ Uhr Früh, in Metkovich Montag 5 Uhr Nachm., berührt: Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Rogosinzza, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Almissa, Puclschie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Triest Freitag 6 Uhr Abends.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Zara** an die Rückfahrt der Linie **Pola-Zara.**

Linie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Freitag 8½ Uhr Früh, in Spizza darauffolgenden Mittwoch 11 Uhr Vorm., berührt: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Perstenik, Moleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto-Risano, Perzagno, Cattaro, Budua.

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch 11½ Uhr Vorm., in Triest darauffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung. Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Megline angelegt. Nach Bedarf wird der Dampfer bei Zulass der Witterung **Castellastua** anlaufen.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an den Zug nach Wien.

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 8½ Uhr Früh, in **Cattaro** Donnerstag 7½ Uhr Abends, berührt: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo und Risano.

Retour ab **Cattaro** jeden Montag 10 Uhr Vorm., in **Triest** Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie **Pola—Zara.**

Anmerkung. Diese Linie wird von **Cattaro** nach **Bari, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu** und **Santa Maura** verlängert. Auf der Rückfahrt von **Bari** Anschluss nach Dalmatien mit der rückkehrenden **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch 3½ Uhr Nachm., in Zara Donnerstag 6 Uhr Nachm., berührt: Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassioce, Porto Manzo.

Retour ab **Zara** Sonntag 4 Uhr Früh, in Pola Montag 8½ Uhr Früh.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag um Mitternacht. Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Mittwoch und Freitag.

Giltig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Giltig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eillinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Donnerstag 11½ Uhr Vormittag, in Alexandrien Montag 6 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 3 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen** Linie **A.**

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom October bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende September.

Ab **Alexandrien** Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel den übernächsten Montag 4 Uhr Früh über Port Saïd, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersina, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Vormittags.

Anschlüsse: In **Alexandrien** an die Eillinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in **Smyrna** auf der Hinfahrt an die Griechisch-Orientalische Linie **A** und **B** Rückfahrt nach Syra und Piräus (in den Monaten April bis Ende September nur mit der Linie B), sowie an die **Thessalische Linie B** (Rückfahrt) nach **Candien, Cerigo** etc.

*) Am 1., 8., 15., 22. und 29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3. und 17. September, 1., 8., 15., 22. und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

**) Am 6., 13., 20. und 27. Jänner, 3., 10., 17. und 24. Februar, 3., 10., 17., 24. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23. Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 6., 13., 20. und 27. October, 3., 10., 17. und 24. November, 1., 8., 15., 22. und 29. December.

Eillinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag 11½ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 10 Uhr Vorm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschlüsse in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt an die Rückfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Albanien** und **Dalmatien**, in **Corfu** auf der Rückfahrt an die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch—Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt an die **Thessalische** Linie **A** (Rückfahrt).

Directe Thessalische Linie.

(Vom 1. October bis 31. März jede zweite Woche.)

Von **Triest** ab Mittwoch*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel Donnerstag 4 Uhr Früh, über Corfu, Piräus, Salonich, Dardanellen, Rodosto; Rückfahrt von **Constantinopel** Samstag**) 11 Uhr Vorm.; in Triest nächsten Dienstag Mittag.

*) Am 16. und 30. Jänner, 13. und 27. Februar, 13. und 27. März, 10. April, 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 18. December.

**) Am 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. April, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

Thessalische Linie *A.**)

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag**) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6½ Uhr Früh, über Fiume, Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt jeden zweiten Samstag***) 8 Uhr Früh, in Triest zweitnächsten Dienstag 7 Uhr Abends.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch Orientalische** Linie **B** in derselben Richtung und auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Griechisch-Orientalischen Linie B**; in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel-Odessa.**

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien.**

**) Am 3., 17. und 31. Jänner, 14. und 28. Februar, 14. und 28. März, 11. und 25. April, 9. und 23. Mai, 6. und 20. Juni, 4. und 18. Juli, 1., 15. und 29. August, 12. und 26. September, 10 und 24. October, 7. und 21. November, 5. und 19. December.

***) Am 5. und 19. Jänner, 2. und 16. Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

Thessalische Linie *B.*

Winterlinie vom 1. October bis 31. März.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel übernächsten Donnerstag 6 Uhr Vorm., berührt: Durazzo, Valona, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., an **Triest** zweitnächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel—Odessa.**

*) Am 10. und 21. Jänner, 7. und 21. Februar, 7. und 21. März, 3., 17. und 31. October, 14. und 28. November, 12. und 24. December.

**) Am 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Thessalische Linie *B.*

Sommerlinie vom 1. April bis 30. September.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh: über Durazzo, Valona, Sti. Quarana, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel****) jeden zweiten Samstag 8 Uhr Früh, an **Triest** zweitnächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest-Constantinopel**, sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung: in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel-Odessa.**

*) Am 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5. und 19. September.

**) Am 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. September.

Griechisch-Orientalische Linie *A.**)

Ab **Triest** jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., in Smyrna Montag 5 Uhr Früh, berührt Fiume, Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Cesmé. Rückfahrt von Smyrna jeden zweiten Samstag***) 8 Uhr Nachm., in Triest den zweitnächsten Sonntag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In Piräus an die Eillinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Hinfahrt nach den Häfen Syriens und Caramaniens (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt).

NB. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eillinie Triest—Alexandrien.

**) Am 13. und 27. Jänner, 10. und 24. Februar, 10. und 24. März, 7. und 21. April, 5. und 19 Mai, 2., 16. und 30. Juni, 14. und 28. Juli, 11. und 25. August, 8. und 22. Sept., 6. und 20. October, 3. und 17. November, 1., 15., 22. und 29. December.

***) Am 12. und 26. Jänner, 9. und 22. Februar, 9. und 23. März, 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. Sept., 5. und 19. October, 2., 16. und 30. Nov., 14. und 28. Dec.

Griechisch-Orientalische Linie *B.**)

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., über Smyrna nach Constantinopel, dort an den zweiten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührt: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Cesmé, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt jeden zweiten Montag***) 4 Uhr Nachm., an in Triest zweitnächsten Sonntag 8 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten December, Jänner und Februar wird die Linie nur bis **Smyrna** geführt.

Anschlüsse: In Piräus an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, überdies auf der Hinfahrt an die **Thessalische Linie A**, Rückfahrt nach Candien etc.; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie **B**, Rückfahrt), sowie in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel-Odessa.**

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien.**

**) Am 6. und 20. Jänner, 3. und 17. Februar, 3., 17. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23. Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 13. und 27. October, 10. und 24 November, 8. und 22. December.

***) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Febr., 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29. Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Linie Constantinopel—Batum.

Wöchentlich vom October bis Ende März, vierzehntägig vom April bis Ende September.

Von **Constantinopel** ab Samstag*) 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, über Ineboli, Samsun, Kerassunt, Trapezunt, Rizeh; Rückfahrt von **Batum** Freitag**) 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

*) Am 5., 12., 19. und 26. Jänner. 2., 9., 16. und 23. Februar, 2., 9., 16., 23. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 5., 12., 19. und 26. October, 2., 9, 16., 23. und 30. November, 7., 14., 21. und 28. December.

**) Am 4., 11., 18. und 25. Jänner, 1., 15., 18. und 22. Februar, 1., 8., 15., 22. und 29. März, 12. und 26. April, 10. und 24. Mai, 7. und 21. Juni. 5. und 19. Juli, 2., 16. und 30. August, 13. und 27. September, 4., 11., 18. und 25. October, 1., 8, 15., 22. und 29. November, 6., 13., 20. und 27. December.

Linie Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm., in Odessa Samstag 7 Uhr Früh; Rückfahrt von **Odessa** jeden Montag 3 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 7 Uhr Früh.

Linie Constantinopel—Costanza.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 3½ Uhr Nachm., in **Costanza** Montag 5½ Uhr Nachm.; über **Burgas** (auf der Rückfahrt auch Varna); Rückfahrt von **Costanza** jeden Montag 8½ Uhr Abends, in **Constantinopel** Donnerstag 7 Uhr Früh.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** jeden Sonntag 6 Uhr Früh, in Prevesa 5 Uhr Nachm.: über Sajada, Parga, Sta. Maura.

Rückfahrt von **Prevesa** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Corfu 6 Uhr Abends.

Anschluss in Corfu auf der Rückfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel.

Linie Constantinopel—Braila *A.*

Von **Constantinopel** jeden zweiten Mittwoch*) 2 Uhr Nachm., in Galatz Montag 7 Uhr Früh; über Varna, Costanza, Sulinà und Braila. Rückfahrt von Galatz jeden zweiten Mittwoch**) 7½ Uhr Früh, in Constantinopel Freitag 11 Uhr Vormittag.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel.

*) Am 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15. und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4. und 18. September, 2., 16. und 30. October, 13. und 27. November, 11. und 25. December.

**) Am 13. und 27. März, 10. und 24. April, 8. und 22. Mai, 5. und 19. Juni, 3., 17. und 31. Juli, 14. und 28. August, 11. und 25. Sept., 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 18. December.

Linie Constantinopel—Braila *B.*

Von **Constantinopel** jeden zweiten Donnerstag*) 2 Uhr Nachm.; in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, über Varna, Costanza, Sulinà, Braila. Rückfahrt von Galatz jeden zweiten Donnerstag**) 7½ Uhr Früh; in Constantinopel Samstag 11 Uhr Vormittag.

*) Am 28. Februar, 14. und 28. März, 11. und 25. April, 9. und 23. Mai, 6. und 20. Juni, 4. und 18. Juli, 1., 15. und 29. August, 12. und 26. September, 10. und 24. October, 7. und 21. November, 5. und 19. December.

**) Am 7. und 21. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5. und 19. Sept., 3., 17. und 31. October, 14. und 28. November, 12. und 26. December.

Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumazvorkehrungen.

April 1901. Nr. 4.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K. = 10 Mark.

INHALT: Die Autobiographie eines orientalischen Fürsten. Von Professor Dr. H. Vambéry (Budapest). — Verkehrswege in Ostasien. — Wirkungen der sibirischen Eisenbahn. — Das portugiesische Congogebiet. — Chronik. — Miscellen: Die Volkszählung in Indien. — Die Industrie in Shanghai. — Der Handel Ceylons.

DIE AUTOBIOGRAPHIE EINES ORIENTALISCHEN FÜRSTEN.[1])

Von Professor Dr. *H. Vambéry* (Budapest).

Wenn ein in streng absolutistischen Principien aufgewachsener orientalischer Fürst es für nöthig erachtet, von seinen Thaten und Weltansichten Rechenschaft zu geben, und wenn er es der Mühe werth findet, sich selbst zu malen, so hat er uns jedenfalls den Beweis geliefert, dass er nicht zu den Alltagsmenschen gehört, dass er Ausserordentliches zu leisten gewillt und befähigt ist, und dass er unsere Aufmerksamkeit in vollem Maasse verdient. Orientalische Fürsten dieser Kategorie gehören allerdings zu den Seltenheiten, sie haben zumeist Geschichte gemacht, und in ihrer uns zurückgelassenen Autobiographie sehen wir die übermenschlichen Anstrengungen, Zähigkeit und Ausdauer, mit welcher ihre Laufbahn verbunden gewesen. Wer die Memoiren Babers gelesen, die mit Recht den Commentaren Cäsars zur Seite gestellt werden, wer Timur's Schilderung seines früheren und späteren Lebens kennt und wer das Leben des grossen Mongolenfürsten Akbars aus Fazlullahs Ain i-Akbari kennen gelernt, der wird sich nicht genug wundern können, wie der uns heute in vollem Niedergange begriffene Orient solche aussergewöhnliche Menschen hervorzubringen im Stande gewesen ist. Nun, ich stehe nicht an zu behaupten, dass Abdurrahman Chan, der Emir von Afghanistan, dessen im Titel stehende Autobiographie uns vorliegt, an das Leben und die Thaten der früher erwähnten orientalischen Grossen erinnert, ja, dass er, was die Geistesgaben, den weiten Gesichtskreis und die Kühnheit der Auffassung anbelangt, dieselben sogar übertrifft. Das will viel gesagt sein; doch wer die zwanzig Abschnitte der zwei dicken Bände seiner Autobiographie genau durchgelesen und wer das Urtheil Abdurrahmans über die europäische Cultur, über Administration, Armee und Politik ohne Voreingenommenheit gewürdigt, der wird mit mir wohl übereinstimmen. Der Herausgeber der Autobiographie ist *Sultan Mohammed Chan*, unter dem Titel Mir Munschi, d. h. Staatssecretär, bekannt, der längere Zeit als Secretär des Emirs gewirkt, später in Cambridge Student im Christ-College den Titel Barrister of Law erworben hat, mithin ein in westlicher Bildung erzogener Afghane, der in europäischen Dingen vollkommen unterrichtet ist. Er erzählt uns in seiner Vorrede, dass ein Theil des Buches von Abdurrahman selbst in persischer Sprache, der eigentlichen Sprache der Gebildeten in Afghanistan, verfasst worden ist und dass er das Original im British Museum deponirte. Den anderen Theil habe der Emir ihm in die Feder dictirt, und der Secretär hat es sich angelegen sein lassen, Alles, wenn noch so herb und dem englischen Leser missfällig, in getreuer Uebersetzung wiederzugeben. Nun, offen gestanden, der Emir nimmt sich kein Blatt vor den Mund, er spricht seine Meinung über Religion, Politik und Regierungsangelegenheiten ganz frei aus, und nur dort ist er ein wenig zurückhaltend, wo er in der Erörterung der Tagesfragen eine Beeinträchtigung seiner Staatsinteressen sieht. So z. B. hat er es für nothwendig gefunden, uns über jene Garantien aufzuklären, die er von den Engländern gelegentlich der in Rawul Pindi 1893 geschlossenen Vereinbarung erhalten. Er berichtet über die Einzelnheiten der Grenzregulirung zwischen Afghanistan und dem Nordwesten Indiens, er legt die Gründe dar, die ihn zur Eroberung Kafiristans bewogen haben, doch ob die Engländer eine russische Besitzergreifung Herats als Casus belli hinnehmen werden oder nicht, was für die politischen Angelegenheiten in Centralasien von hoher Wichtigkeit ist, darüber werden wir im Dunkeln gelassen.

Im ersten Theile des vorliegenden zweibändigen Werkes erzählt uns der Emir die Einzelnheiten seines Lebens vom neunten Jahre angefangen — er ist 1843 geboren — bis zu seiner 1880 erfolgten Thronbesteigung in Kabul. Es ist dies ein ganz wunderbares Bild, voll der buntesten Erlebnisse, wie sie wirklich nach den Worten des Herausgebers nur in den Märchen von Tausend und einer Nacht vorkommen. Ein Monarch stellt sich uns vor, der bald ein in Fesseln geschlagener Gefangener, bald wieder Koch und Gärtner, bald Vicekönig, bald wieder Unterthan eines Vicekönigs gewesen. Zu einer Zeit General, Ingenieur, Schmied, Bauer und Religionslehrer, finden wir ihn ein anderesmal wieder als unumschränkten Herrscher und Gesetzgeber. Bald irrt er ohne einen Bissen Brot auf der Steppe herum, bald ist er wieder ein Schutzbefohlener Russlands, Englands, Persiens und Bocharas. Mit einem Worte, der heutige Herrscher von Afghanistan ist das wahre Prototyp des orientalischen Abenteurers, und zwar eines solchen Abenteurers, dem wir unsere Bewunderung nicht vorenthalten können, ein Mann, der Krieger, Herrscher, Industrieller, Politiker, Kaufmann, Religionsprediger, Philosoph und Diplomat in einer und derselben Person — in Asien ganz Ausserordentliches hätte leisten können, wenn dieser Welttheil dem abendländischen Einflusse nicht näher gerückt, d. h. wenn die Laufbahn eines Dschengis, Timurs und Nadirs heute noch möglich wäre. Von seinem Vater Azim Chan, dem Sohne und Dost Mohammed Chans, mit der Verwaltung der Provinz von Belch betraut, hatte Abdurrahman schon frühzeitig Gelegenheit, mit den Kämpfen, Intriguen und Verlegenheiten afghanischer Herrschaft Bekanntschaft zu machen. Seine Lieblingsbeschäftigung war Jagd, Kriegswesen, und

[1]) *The Life of Abdurrahman, Emir of Afghanistan*, G. C. B., G. C. S. I. Edited by Mir Munshi Sultan Mahommed Chan. With portrait, maps and illustrations. In two Volumes. London, John Murray, 1900.

nur später, als er schon zwanzig Jahre alt war, hat er schreiben und lesen gelernt, und zwar aus Scham, dass er einen Liebesbrief, den er von einer Cousine erhalten, nicht im Stande war zu lesen. In Folge der lockeren Bande, welche jenen zumeist von Türken bewohnten Theil Afghanistans an Kabul knüpfen, hatte der junge Prinz mit dem benachbarten Kundaz, Katagan, Kulab und Bedachschan reichlich zu thun, und die vorzügliche Schule eines kampfvollen Lebens, die er da gefunden, ist in seiner späteren Laufbahn ihm zu statten gekommen. Als mit dem Tode Dost Mohammeds die Flamme des Erbfolgekrieges in den afghanischen Bergen hoch aufloderte, da konnte der heutige Emir seine Kraft männiglich erproben. Anfangs huldigte er seinem Onkel Afzal Chan, dem ältesten Sohne und rechtmässigen Thronfolger Dost Mohammed's; doch als dieser, ein Trunkenbold und Wüstling, bald darauf mit dem Tode abging, setzte er seine volle Kraft für die Rechte seines Vaters ein, ohne jedoch vom Glücke begünstigt zu werden. Vom glücklichen Prätendenten Schir Ali Chan in die Enge getrieben, musste er zeitweilig sich nach Bochara flüchten, dessen Herrscher ihm den Militärdienst angeboten, den er aber abgelehnt, wieder zurück nach Afghanistan ging, um hier, mehrere Jahre hindurch den Wechselfällen des Kriegsglückes ausgesetzt, den Kampf um den Thron fortzusetzen. Doch das Glück hatte ihn im Stiche gelassen. Von seinen Anhängern verlassen, irrte er eine Zeit lang in Afghanistan und später im Nordosten Persiens herum, und nur mit wenigen Getreuen, in der turkomanischen Steppe der Gefahr des Verdurstens und Verhungerns ausgesetzt, kam er nach Chiwa und von da nach Bochara, und da, dessen Emir zu jener Zeit schon ein russischer Vasall geworden, fand Abdurrahman es für rathsam, sich unter den Schutz des Czaren zu stellen. General Kauffmann betrachtete den afghanischen Flüchtling als guten Fang; er liess ihm einen Jahresgehalt von 12.000 Rubel anweisen, und während der zwölf Jahre, die Abdurrahman in Samarkand verlebte, hat der rege Verkehr mit den russischen Beamten und Officieren ihm einen solchen Einblick in die russische Politik und in das abendländische Leben im Allgemeinen verschafft, dessen Resultate, wie wir später zeigen werden, jeden Kenner des moslimischen Ostens mit Recht überraschen müssen. Da er von diesem Gnadengehalte seinen Harem, seine Diener und einige bei ihm gebliebene Getreue aushalten musste, so hatte er eben keines besonderen Ueberflusses sich erfreut. Um so grösser war aber seine Thätigkeit auf dem Gebiete des Studiums, namentlich was das Militärwesen anbelangt. Er besuchte frei die Exercitien der Soldaten, er liess sich in Allem unterrichten und war eine Zeit lang der Günstling des russischen Officierscorps. In seinem Innern aber war er den Russen nicht besonders zugethan, denn er hatte früh ihre Pläne durchschaut und die tyrannische Willkür und Bestechlichkeit der Behörden hatten ihn besonders angeekelt. Da er während seines Aufenthaltes in Samarkand die Vorgänge in Afghanistan mit wachsamem Auge verfolgte, so wurde er bald seitens der Behörden in Taschkent verdächtigt und in Folge dessen als Gefangener zu General Kauffmann beordert. Trotzdem es ihm gelungen war, sich rein zu waschen, so hatte dieser Zwischenfall seinen Hass nur gesteigert, und als mittlerweile der durch russische Versprechungen irregeleitete und im Kriege gegen England im Stiche gelassene Schir Ali Chan in Mezari Scherif mit dem Tode abgegangen war, verliess Abdurrahman eilends Samarkand, um über den Oxus in Afghanistan einzufallen und von dem leer gewordenen Throne in Kabul Besitz zu ergreifen.

Dieses geschah im Jahre 1880, als die Engländer die Herren beinahe ganz Afghanistans geworden. Der von ihnen eingesetzte schwache Jakub Chan hatte sich der Regierung unfähig gezeigt. Sir Lewis Cavagnari, der englische Gesandte in Kabul, fiel als Opfer des fanatisirten Pöbels, und als die liberale Regierung an der Themse, müde der grossen Opfer des afghanischen Feldzuges und in arger Verlegenheit ob der zukünftigen Verwaltung Afghanistans, diesen kühnen Prätendenten am politischen Horizonte bemerkte, da musste es ganz natürlich scheinen, dass man sich mit ihm in Unterhandlungen einliess und durch Herrn Lepel Griffin, einen vorzüglichen Beamten im Nordwesten Indiens, dem in Bedachschan aufgetretenen Abdurrahman den Thron angeboten hatte. Das war jedenfalls ein geschickter Schachzug seitens der Engländer, und es ist immerhin zu wundern, wie die Russen in die Falle gingen und wie es gekommen, dass sie Abdurrahman freien Lauf liessen, ohne sich seiner zukünftigen Handlungsweise vergewissern zu können. Den jahrelang subsidirten afghanischen Thronprätendenten nun bei Ausführung seines Planes behilflich zu sein und materielle Unterstützung ihm angedeihen zu lassen, wäre keinesfalls thunlich gewesen, denn hiemit wäre die offene Feindschaft gegen England declarirt worden. In der Hoffnung auf Dankbarkeit für die genossene Gastfreundschaft liess man den Mann seine Wege gehen; man war aber später der unangenehmen Ueberraschung ausgesetzt, wie Abdurrahman sich als Freund der Engländer entpuppte und ohne den Russen gegenüber sich feindlich zu zeigen, ganz entschieden ins englische Fahrwasser gerathen war. Warum der Emir von Afghanistan so gehandelt, darüber gibt er uns in seiner Autobiographie Aufschluss. Er meint: Im Oriente wird Gastfreundschaft nicht mit Aussicht auf Vergütung ertheilt, er habe in diesem Sinne sich von den Russen bewirthen lassen, und dass er den Engländern sich zugewendet, dazu hat er aus Utilitätsrücksichten sich bewogen gefühlt, da er davon fest überzeugt ist, dass England, Afghanistans als Schutzmauer gegen etwaige Angriffe seines nordischen Rivalen bedürftig, jenseits der Suleïmankette keine aggressive Politik befolgen wird, ja, in einem gekräftigten Afghanistan die sicherste Stütze des indischen Kaiserreiches finden kann — von den Umständen gezwungen daher zum aufrichtigen Freunde des Afghanenvolkes werden muss. In Russland hingegen hat er von Anfang her eine Macht gesehen, die Indien den Engländern zu entreissen gedenkt, auf dem Eroberungsmarsche nach Indien Afghanistan als eine solche Etape betrachtet, die unter allen Umständen unter russische Botmässigkeit gestellt werden muss, da auf dem Wege nach dem Indus ein unabhängiges Land ohne Gefahr nicht geduldet werden kann. Zu dieser Schlussfolgerung scheint der Emir jedoch nur im weiteren Laufe seines Zuges gegen Kabul gelangt zu sein, denn anfänglich, als er am oberen Oxuslaufe Streitkräfte gesammelt, hiess es, er wolle einen Religionskrieg gegen die ungläubigen Frengis, d. h. die Engländer, führen. Seine um sich gesammelten Truppen, zumeist Oezbegen, bestanden auch darauf, gegen die Engländer geführt zu werden; doch kaum hatte die anglo-indische Regierung ihm Ouverturen gemacht, als er sofort die entgegengesetzte Richtung einschlug und nach Stipulirung der folgenden sechs Punkte:

1. Festsetzung der Grenzen seines Reiches,
2. Rückgabe Kandahars,
3. Entsagen der englischen Absicht betreffs Anstellung eines europäischen Gesandten in Kabul,
4. gegen welchen Feind Englands er zu kämpfen haben würde,
5. welche Vergütung England ihm zugestehen werde
6. welchen Gegendienst erwartet England,

ohne weiteres Besinnen zu den Engländern überging.

Obwohl der englischen Unterstützung sicher, war aber Abdurrahman Chan noch keinesfalls auf Rosen gebettet. Mit den nöthigen Waffen und mit einem jährlichen Subsidium von 12 Lakh Rupien (circa 1,200.000 Mark) versehen, musste er vor Allem zur Besiegung Ejub Chans, des Sohnes Schir Ali Chans, der als mächtiger Gegner im Felde stand, sich anschicken, und nachdem

ihm dies nach hartem Kampfe gelungen war, musste er gegen seine eigenen rebellischen Unterthanen, als die Schinwaris, Chilzais und Hezares, einen schweren Krieg führen, und der härteste aller Kämpfe war der Feldzug gegen seinen eigenen Vetter Ishak Chan im Jahre 1888, wobei er durch einen Mordanschlag bald selbst ums Leben gekommen wäre. Militärische Begabung, persönlicher Muth, Ausdauer und staatsmännische Klugheit hatten ihm jedoch überall zum Siege verholfen. Mit grausamer Strenge gegen seine Feinde vorgehend, hatte Abdurrahman es immer verstanden, seinen treuen Anhängern gegenüber sich grossmüthig zu zeigen; kein Wunder, dass seine Soldaten ihn vergötterten und dass er nach Verlauf von zehn Jahren nicht nur seinen Thron befestigt hatte, sondern selbst zur Einführung solcher Neuerungen auf dem Gebiete der inneren Verwaltung des Landes, zur Hebung der Wehrkraft, zur Verbesserung der Rechtspflege und zu den verschiedensten Reformen sich anschicken konnte, die selbst in den meist fortgeschrittenen moslimischen Ländern Asiens undenkbar gewesen wären. Man darf eben nicht vergessen, dass Afghanistan bisher in einem mehr verwilderten und anarchischen Zustande sich befunden als Persien und die Oasisländer Turkestans. Jeder der einzelnen Stammesoberhäupter war Herr für sich selbst. Ewiger Krieg, Mord und Blutrache standen einer nationalen Einheit entgegen. Grenzenlose Habsucht hatte alle Bande der Gesellschaft gelockert, und die ebenso ignorante als wildfanatische Geistlichkeit vermochte nicht einmal jene Wirkung auf die Massen auszuüben, wie ehedem in den drei Chanaten Turkestans, wo wenigstens dem Scheine nach Ordnung geherrscht hatte. Nun, in diesem Tohuwabohu asiatischer Zustände hat die eiserne Hand Abdurrahman Chans ganz Wunderbares geleistet. Afghanistan erfreut sich heute, wenn wir den Worten der Autobiographie vollen Glauben schenken dürfen, einer vollständigen Ruhe und Ordnung. Jeder geht in Frieden seiner Beschäftigung nach, die Strassen sind sicher, Keiner ist der tyrannischen Willkür der Beamten ausgesetzt, die Rechtspflege ist geordnet und der Bauer hat um keinen Heller mehr zu bezahlen als von den Behörden vorgeschrieben. Was uns aber am meisten überraschen muss, das sind die im II. Capitel des zweiten Bandes aufgezählten Mittel, die der Emir zur Förderung des Handels, der Industrie, des Unterrichtes und der Künste in Anwendung gebracht. Dieses sind folgende:

1. Die Anstellung von Ausländern im afghanischen Dienste. Der Emir geht vom Grundsatze aus, dass Gott keinen Unterschied zwischen seinen Geschöpfen an Religion und Nationalität geschaffen, dass den Fürsten daher strenge Unparteilichkeit obliegt, und dass er solche Kräfte herangezogen, die bei der Erziehung und Bildung seines Volkes von Nutzen sein können. Die ersten Ausländer in seinem Dienste waren Engländer, die Herren Salter Pyne und O'Meara, nachdem er eingesehen, dass mit dem Franzosen M. Jérome nichts auszurichten war. 2. So wie bei allen auf die Bahn der europäischen Civilisation getretenen orientalischen Ländern, so ward auch in Afghanistan zuerst das Augenmerk auf die Fabrication moderner Waffen gerichtet. Die mit Dampf betriebene Fabrik zur Erzeugung von Kanonen, Gewehren und Patronen in Kabul, im Stadtviertel Alem Gendsch, ist seit Jahren in voller Thätigkeit und liefert vorzügliche Waffen für die afghanische Armee. Der Emir erwähnt nicht ohne Stolz, dass seine Fabrik täglich 15 Stück Martiny-Henry-Flinten und 10.000 Patronen zu erzeugen im Stande ist, und dass seine afghanischen Handwerker die verschiedensten Gattungen von Kanonen nachmachen können, wenn sie die nöthigen Muster bei der Hand haben. 3. Die Münzstätte, wo unter Leitung McDermots verschiedene Kupfer- und Silbermünzen, täglich zwischen 80.000 und 100.0000 Rupien, geprägt werden können, die mit seinem Namen versehen die Aufschrift „Zia el millet wied-din" tragen (d. h. Glanz der Nation und des Glaubens). 4. Maschinen, Dampfkessel und Schmieden unter Leitung des Herrn Stewart, deren Bestandtheile mit grosser Mühe auf Saumpfade von Indien über das Cheïbergebirge transportirt werden mussten. 5. Branntweinbrennereien und Weinpressen, auf welch letzteren täglich über 1500 Flaschen erzeugt werden konnten. Um keiner Sünde Vorschub zu leisten, da Moslimen sich geistiger Getränke enthalten müssen, bemerkt der Emir: den Wein hätte er für den Export erzeugt, und dessen Genuss den Rechtgläubigen strengstens untersagt, Spiritus hingegen hätte er zur Erzeugung von Knallpulver für die Zünder gebraucht und hat daher in dieses sündige Fabricat sich einlassen müssen. 6. Gerberei, um das Land von den grossen Ausgaben zu befreien, welche der Ankauf von Leder in Indien nach sich gezogen hatte. Die Herren Tasker und Thornton, zwei englische Gerber von Profession, hatten Afghanen in diesem Handwerke Unterricht ertheilt und heute deckt das Land seinen Bedarf schon aus heimischer Quelle. 7. Zubereitung von Maschinenriemen und Stiefel sowie das Heranbilden von guten Schneidern als auch von Seife- und Kerzenfabrikanten; lauter Gegenstände, die früher vom Auslande bezogen wurden oder daheim in ganz primitiver Weise erzeugt wurden. Der Emir hat die schöne Absicht, seine Landsleute zur Arbeit zu gewöhnen, er citirt ihnen den Koransatz „El kasib habibullah = Der Handwerker ist Gottes Freund", und unermüdliche Thätigkeit verlangt er von seinen eigenen Söhnen und von den Landesgrossen.

Wer den Afghanen noch vor fünfzig Jahren kennen gelernt hat, wird sich des Staunens nicht enthalten können, wenn er diesen, ehedem wilden Feind aller europäischen Sitten und Gebräuche nun in strammer, militärischer Uniform, geschniegelt und gestriegelt, vor sich sieht mit einem runden Hut auf dem Kopf; ein Kleidungsstück, welches dem Osmanen z. B. als Anzeichen des schwarzen Unglaubens dünkt und vom Emir, der als Religionslehrer sich geberdet, der Armee vorgeschrieben wurde. In der Durchführung der Neuerungen, ob in der militärischen oder Civilverwaltung, hat der Emir keine Rücksicht genommen. Beide Stände müssen streng uniformirt an seinem Hofe erscheinen, die Rangstufen werden genau eingehalten, so auch die Besoldung, die, in Anbetracht der Mittel des Landes, eine ziemlich hohe ist, und der Emir macht kein Hehl daraus, dass der *nervus rerum gerendarum* bei ihm eine wichtige Rolle spielt, denn er richtet sich nach dem Worte eines heiligen Moslimen: „Kein Freund des Geldes ist ein Freund Gottes, doch wer das Geld Gottes wegen liebt, der liebt auch Gott." Es würde zu weit führen, wollten wir all der verschiedenen Neuerungen gedenken, die der Emir in seinem Reiche eingeführt. Er hat eine ganze Umwälzung im öffentlichen und privaten Leben des afghanischen Volkes hervorgerufen, ja, eine Umgestaltung herbeigeführt, wie wir solche in den Culturbestrebungen der schon mehr als hundert Jahre auf dem Wege der westlichen Civilisation sich bemühenden Türkei vergebens suchen, und von der selbstverständlich in Persien wohl kaum die Rede sein kann. Nach dem Inhalte der Autobiographie zu urtheilen, ist Afghanistan urplötzlich in die Reihe moderner Staaten getreten, und dieses Alles ist kraft der individuellen Vorzüge des Emirs bewerkstelligt worden.

Es lohnt sich daher der Mühe, diesen Mann sine ira et studio zu porträtiren. In diesem unseren Vorhaben wollen wir vor Allem seine beispiellose Energie, Umsicht und Vorurtheilslosigkeit hervorheben. Die Neuzeit kennt keinen orientalischen Fürsten, der inmitten der härtesten Schicksalsschläge und angesichts der riesigen Schwierigkeiten so viel Ausdauer bekundet hätte als Abdurrahman Chan. Seine Ambition ist grenzenlos, er hat die Absicht aus dem verhältnissmässig armen Gebirgsland, das kaum fünf Millionen Seelen zählt, einen

mächtigen und unabhängigen Staat zu machen, einen Staat, der über eine Armee von 1,000.000 Soldaten gebieten, einen Hafen im Indischen Meere haben und die angrenzenden kleinen Chanate in sich vereinigen soll, denn er hegt die volle Zuversicht, dass ein tapferes und abgehärtetes Volk zu grossen Thaten fähig und berufen ist, wenn eine gesunde Politik nach aussen hin dazu die Möglichkeit bietet. Vorderhand strebt er eine Allianz mit England an, für die Zukunft jedoch hält er ein Zusammengehen mit der Türkei und Persien in Hinblick auf die moslimische Interessengemeinheit für unvermeidlich. Er hält Russland für den gefährlichsten Feind des Islams, und gegen diese Macht muss Front gemacht werden, und zwar unter Leitung Grossbritanniens, dessen Zukunftspläne ihm nicht allzu drohend dünken. Die letzten Abschnitte seines Buches, wo er sein politisches Credo darlegt, sind hochinteressant. Er zeigt sich in denselben als Kenner der neueren und älteren Geschichte Europas, er weiss Bescheid auf den verschiedensten Gebieten des wirthschaftlichen und politischen Lebens Europas, und es ist ganz räthselhaft: woher dieser Mann ohne Kenntniss europäischer Sprachen und einzig und allein in seinem zwölfjährigen Verkehre mit russischen Officieren und Beamten dieses Alles erlernt haben konnte.

Trotzdem er erst in seinem zwanzigsten Jahre schreiben und lesen gelernt, ist er doch in der orientalischen Literatur ziemlich bewandert und ist bei jeder Gelegenheit mit passenden Citationen aus dem Koran, Dschami, Firdusi, Saadi und Hafir bei der Hand. Desgleichen gilt auch von den Parabeln und Anekdoten, die er behufs Illustrirung seiner Principien und Lehren anwendet, und während er einerseits als frommer Muselmann sich geberdet, indem er selbst eine Art von Katechismus verfasst und unter seinem Volke verbreitet hat, stellt er sich andererseits wieder als Feind der mohammedanischen Geistlichkeit dar, indem er alles Böse den Mollas in die Schuhe schiebt, dieselben gänzlich discreditirt, und thatsächlich hatte er einmal einen hochgestellten Geistlichen, den Sohn Muschki Alams, mit eigener Hand niedergemetzelt. Bald zeigt er sich als Anhänger der objectiven Denkungsart, der keinen Unterschied zwischen den verschiedenen Glauben und Nationalitäten kennt, bald wieder als echt orientalischer Schwärmer, der voll kindischen Aberglaubens aus Traumerscheinungen Kraft für seine Thaten sammelt und in seinem Glauben an Wunder uns berichtet: wie gelegentlich eines Attentates auf seine Person die auf ihn abgefeuerte Kugel die Lehne seines Sessels durchbohrt hätte, ohne seine Brust zu beschädigen. Wie gesagt, Abdurrahman Chan repräsentirt ein ganz sonderbares Gemisch der heterogensten Eigenschaften, die man sich nur denken kann.

Was den europäischen Leser am meisten interessiren mag, das ist sein Urtheil über den Wettkampf zwischen England und Russland in Centralasien und über den zukünftigen Ausgang dieses hochwichtigen politischen Problems. Dass Russland auf die Eroberung Hindostans hinzielt und nicht eher ruhen wird, bis es die Engländer auf diesem kostbaren Besitze verdrängt hat, das gilt ihm für ausgemacht und jeden Zweifels enthoben. Er führt hierin den Beweis aus allen Handlungen und Plänen des Cabinets von St. Petersburg, und er bedauert und gelegentlich rügt er auch die Kurzsichtigkeit und Fahrlässigkeit der englischen Staatsmänner, die es immer versäumt haben, zu einer energischen That sich aufzuraffen, und selbstverständlich wirft er dem Cabinet von St. James in erster Linie vor: Afghanistan, diese feste Schutzmauer des indischen Kaiserreiches, arg vernachlässigt zu haben. Nach der Ansicht Abdurrahman Chans war die bisherige Politik Englands in Centralasien voll der gröbsten Fehler und ärgsten Versäumnisse, und ein weiteres Fortfahren auf dieser Bahn wird an dem Schicksal Grossbritanniens sich arg rächen. Vor Allem tadelt er das mangelhafte Vertrauen an afghanischer Treue und Festigkeit, denn er sagt nicht mit Unrecht, Afghanistan, das auf seine Freiheit sehr besorgt ist, verdiene gewiss mehr Zutrauen, als die diplomatischen Vereinbarungen und Versprechungen Russlands. England hätte sehr gefehlt, indem es sich geweigert, den Afghanen vollauf auf die Beine zu helfen, seine staatliche Stellung anzuerkennen und eine afghanische Repräsentanz in London, wohin er 1895 seinen Sohn Nasrullah Chan zu diesem Behufe geschickt, zu verweigern. Dieses Misstrauen habe ihn sehr gekränkt, denn vorausgesetzt, dass eine permanente englische Mission in Kabul mit der Zeit auch eine russische Mission nach sich ziehen würde, so bietet das Selbstbewusstsein der Afghanen mit Bezug auf die Nützlichkeit eines Zusammengehens mit England die beste Garantie gegen russische Einflüsterungen. Abdurrahman Chan macht sich kein Hehl daraus, dass das Parteileben in der englischen Politik den Alliirten Grossbritanniens mitunter arge Verlegenheit bereiten kann, denn als er dem bei ihm auf Besuch weilenden Lord Curzon, heute Vicekönig von Indien, vorwarf, England habe ihm 1885 bei der Affaire von Pendschdeh, wo die afghanischen Grenztruppen von General Komarow geschlagen wurden, in Stich gelassen, bemerkte Curzon: „Ja, damals waren die Liberalen am Ruder, und hätten die Conservativen regiert, so wäre Alles anders ausgefallen." „Nun," fragt der Emir, „bei einer zukünftigen Verlegenheit werden wir etwa erst fragen müssen, ob Liberale oder Conservative an der Spitze stehen?" Diese Art von Ausflüchten scheinen ihm kindisch. England ist nach seiner Ansicht stark genug, ja viel stärker als Russland, um den russischen Intriguen und Anschlägen frank und frei entgegen zu treten. England ist unendlich reich, sein Volk ist tapfer, patriotisch und energisch, und die englische Herrschaft über fremde Völker hat durch Gerechtigkeit, Humanitat, Ordnung und Toleranz bei Asiaten sich viel mehr Achtung verschafft als die der Russen, denen der Emir aus persönlicher Erfahrung Falschheit, Bestechlichkeit und Willkür vorwirft.

Mit einem Worte, die Bekenntnisse und die politischen Ansichten des heutigen Herrschers von Afghanistan lassen uns keinen Zweifel darüber, dass er mit Leib und Seele für den engen Anschluss an Grossbritannien eintritt und nur in dieser Allianz das zukünftige Heil seines Volkes und die staatliche Erstarkung seines Landes erblickt. Nur in einem, und zwar im wesentlichen Punkte der Thronfolge, dünkt uns seine Erwartung allzu sanguinisch, da er der Hoffnung Raum gibt, dass sein ältester Sohn, Habibullah, den er in seinen Principien auferzogen und dem er schon früh gewisse Zweige der Administration anvertraut, auch nach dem Tode seines Vaters genug stark sein wird, das begonnene Werk der Civilisation ungestört fortzusetzen und sich desselben Prestiges bei seinen Landsleuten zu erfreuen. Diese Hoffnung wäre vorderhand schwer zu theilen. Wir dürfen eben nicht vergessen, dass der seltene Erfolg Abdurrahman Chans eigentlich den nach dem Tode Schir Ali Chans eingetretenen zeitweiligen politischen Zuständen, nicht minder aber auch der stark ausgeprägten Individualität seiner eigenen Person zugeschrieben werden muss, und es ist sehr fraglich, ob sein Sohn unter den an Bürgerkriegen gewohnten raub- und habsüchtigen Afghanen die Autorität seines Vaters aufrecht zu erhalten im Stande sein wird. Dieses dünkt uns um so fraglicher, da Russland sich einem politischen Atout in der Person des von Abdurrahman besiegten und heute unter russischem Schutze lebenden Ishak Chans verschafft, und auf den turkestanischen Theil der afghanischen Krone schon längst einen Blick geworfen hat. Abdurrahman Chan ist der Ansicht, dass Russland, so lange er auf dem Thron sitzt, sich jeder thätlichen Intervention enthalten wird, worin wir ihm so ziemlich Recht geben, doch ob nach seinem Tode Alles so glatt ablaufen wird, möchten wir sehr bezweifeln. Für das Cabinet von St. Petersburg stehen im Norden Afghanistans wichtige Interessen auf dem Spiele, und die Realisirung der von lange her vorbe-

reiteten Pläne hängt jedenfalls mit den politischen Constellationen in anderen Theilen Asiens engstens zusammen.

VERKEHRSWEGE IN OSTASIEN.

(Bahnen und Canäle in Siam. Bahnbauten und -Projecte in Indo-China, Korea und Shantung.)

Ende December vorigen Jahres fand die feierliche Eröffnung der siamesischen Eisenbahn Bangkok—Korat statt. Die Bahn, die von deutschen Ingenieuren gebaut worden ist, eröffnet weite Landstrecken des nordöstlichen Siams dem Handel und dürfte grossen Einfluss auf die wirthschaftliche Entwicklung Siams üben. der Hauptreichthum des Landes besteht in seinen fruchtbaren Reisfeldern, auf denen jährlich zweimal geerntet wird. Siams Reisexport ist jetzt schon ein bedeutender, und wird sich naturgemäss wesentlich steigern, sobald den Provinzen Gelegenheit geboten ist, ihren Ueberschuss auf den Markt zu bringen. Die „Times" veröffentlichte kürzlich ausführliche Berichte aus Siam, die sich mit der Frage des Ausbaues der siamesischen Verkehrswege, unter denen auch die Canäle eine grosse Rolle spielen, befassten; wir entnehmen dieser Darstellung die nachfolgenden Ausführungen:

Reis und Teakholz bilden die Hauptausfuhrartikel Siams, und von dem Erfolge oder Misserfolge der Reisernte hängt in hervorragendem Maasse der Umfang der Einfuhr des Landes ab. Wenn nun auch das Quantum des zum Export kommenden Teakholzes demnächst wesentlich sich verringern dürfte in Folge der seitens der siamesischen Regierung zum Schutze dieses so werthvollen Bauholzes getroffenen Maassnahmen, so wird doch die Ausfuhr von Reis aller Wahrscheinlichkeit nach sich namhaft entwickeln, da die Eisenbahnen immer weiter ins Land hineingebaut werden, und da immer umfangreicheres Areal mit Reis bestellt wird in Folge der verbesserten Verkehrsmittel und der Ausdehnung der Ueberfluthungsanlagen im Delta des Menamthales. Die stetige Entwicklung des Auslandshandels Siams, der sich gegenwärtig in seiner Gesammtheit auf etwa 145 Millionen Kronen bewerthet, ist von den modernen Mitteln des Inlandsverkehres in keiner Weise begünstigt worden, wenn man davon absieht, dass kleine Schleppdampfer in den letzten Jahren dem Flussverkehr in der nächsten Nähe der Hauptstadt zur Verfügung gestellt worden sind. Zu constatiren ist vielmehr, dass der Handel des Landes, der sich in den letzten zehn Jahren von 90 auf 145 Millionen Kronen vergrössert hat, stetige und sichtbare Fortschritte machte, obwohl die grössten Verkehrshindernisse ihm im Wege standen. Daher ist es auch um so interessanter diejenigen Verkehrswege und Verkehrsmittel in Betracht zu ziehen, die in Zukunft dem Handel Siams in hervorragendem Maasse zugute kommen müssen. Wenn man jenen Theil von Niedersiam ausser Betracht lässt, der die Staaten der Malayen-Halbinsel bis Kedah und Tringanu zusammenfasst, mit seiner ausgedehnten Meeresküste, seinen zahlreichen kleinen Häfen und seinen verstreuten Städten, so kann Siam in handelspolitischer Hinsicht in das Thal des Menam und das Plateau von Khorat getheilt werden. Dieses letztgenannte Plateau möge, weil es das kleinere und das weniger bedeutende ist, zunächst Erwähnung finden. Es besteht aus der Bodenerhebung, die zwischen der östlichen Biegung des Mekongflusses und den waldbedeckten Abhängen liegt, die sich als „Dong Reck" oder „Dong Pia Yen" nach Süden und Südwesten erstrecken. Der Mekong, der das Plateau im Norden und Osten begrenzt, bildet hier wie auch weiter nordwärts am äussersten Punkte Siams oberhalb Kiang-Yen, die Grenze gegenüber den indo-chinesischen Territorien Frankreichs, wie sie durch die Verträge vom Jahre 1893 zwischen den Regierungen beider Länder festgelegt worden sind. Das Hochplateau ist zumeist von einem Stamme der Laos bewohnt, die als Lao Pong Kao bekannt sind, neben denen jedoch Lao Klangs oder sogenannte Mittel-Laos und etliche einheimische Stämme des Hugeldistrictes die Bevölkerung bilden. Während die Bewohnerschaft in Folge der grassirenden Malariafieber, der Blattern und der Cholera nur sehr langsam gewachsen ist, blieb das Hochland in Folge des Mangels aller nach aussen führenden Verkehrswege von der übrigen Welt thatsächlich so gut wie abgeschnitten. Denn der grosse Strom Mekong ist trotz der zahlreichen auf ihm unternommenen Untersuchungs- und Entdeckungsfahrten bis jetzt noch immer nicht zu der Haupttheerstrasse des Landes geworden, während gleichzeitig die fieberverseuchten Wälder des Dong Pia Yen und der Anamgebirge scharf abschliessende Grenzen nach dem Westen und Osten bilden. Daher kommt es auch, dass der gesammte Einfuhr- und Ausfuhrhandel dieses Districtes auf nicht mehr als 1,200.000 $ per Jahr geschätzt werden kann, wovon etwa 600.000 $ hauptsächlich auf die Ausfuhr von Cardamom, Rindern, Seide und Häuten entfallen.

Die Bedingungen, unter denen dieser Handel sich vollzog, waren ausserdem überaus ungünstig, da das einzige Verkehrsmittel für die Beförderung der Waaren durch den dichten Dschungelgürtel nur aus Karawanen von Tragochsen bestand. Der grösste Theil dieses Handelsverkehres ging über die Stadt Khonai und benutzt von dort ab die Thalsenkungen, die bis an den Fluss Nam-Sat führen. Etwa der dritte Theil der gesammten Bevölkerung der Hochebene drängt sich in der Nachbarschaft von Korat zusammen. Die übrigen meistbevölkerten Districte sind Ubon, Bessac und Nong Kai, die sämmtlich auf dem rechten oder siamesischen Ufer des Mekong liegen. Der Verkehr auf der Hochebene selbst wird durch den Mangel an Wasser während der trockenen Jahreszeit und durch die starken Ueberfluthungen in der Regenzeit ziemlich stark erschwert. Dabei dienen die von Rindern gezogenen Karren auch jetzt noch als Hauptbeförderungsmittel, weil aber das Land dort zumeist flach ist, so könnte zwischen den erwähnten Districten sehr rasch ein blühender Handel entstehen, wenn der Ausgestaltung desselben reichere Geldmittel zur Verfügung gestellt zu werden vermöchten.

Der Angelpunkt der Gesammtlage ist gegenwärtig in der Thatsache zu finden, dass die Eisenbahn, die von der Landesregierung während der letzten acht Jahre immer weiter vorgeschoben worden ist, schliesslich den Waldgürtel durchdrungen hat und bis Korat in Betrieb genommen ist. Der Einfluss, den diese Bahn auf Handel und Verkehr der Hochebene ausüben wird, dürfte sich als ein ausserordentlicher erweisen, zumal da durch die Bahn alle diejenigen Hindernisse aus dem Wege geräumt werden, die dem Transport von Stapelartikeln sich bis jetzt in den Weg stellten. Der eingeborene Ackerbauer, der bisher nur gerade so viel Reis baute, als er zur Deckung seines eigenen Bedarfes nöthig hatte, wird sich demnächst durch den Bahnbetrieb in rege Verbindung mit den Mühlen in Bangkok gebracht sehen, und wird daraus auch den Anreiz ziehen, nicht allein mit der Zucht von Ponies, wegen deren die Hochebene von Siam so berühmt ist, sondern auch mit der Aufzucht und dem Export von Rindern sich zu beschäftigen. Der siamesische Bauer wird imstande sein, in Zukunft seine Kleidung für die Hälfte desjenigen Preises sich zu verschaffen, den er gegenwärtig zahlen muss, und er wird in Zukunft mancherlei Luxusgegenstände kaufen können, die ihm jetzt unerschwinglich sind. Ausserdem werden auch Chinin und andere Droguen selbst für den Aermsten erschwinglich werden, so dass auch in diesen Kreisen der Bevölkerung alle diejenigen Krankheiten und Seuchen erfolgreich bekämpft werden können, die bis jetzt so zahlreiche Menschenleben auf der Hochebene von Siam jährlich vernichtet haben.

Wenn es im Osten des Landes den französischen Ingenieuren gelingt, die Stromschnellen des Mekong zu beseitigen, so wird für den davon unmittelbar betroffenen Theil des Landes nicht nur eine erhebliche Belebung des Handelsverkehrs die Folge sein, sondern es wird sich dann auch ein lebhafter Verkehr zwischen dem französischen und dem siamesischen Ufer des Flusses wie auch nach Cochinchina und nach Kombodscha vollziehen.

Der reichste und dichtest bevölkerte Theil Siams aber ist derjenige, der durch die ins Delta des Menam hinabströmenden Nebenflüsse durchzogen wird. Der Oberlauf des Menam reicht bis auf sehr wenige Kilometer an die östliche Biegung des Mekongflusses heran, dabei ist das gesammte Hügelland von dem Lao Pong Dam Zweige der Tai-Race sowie von einer erheblichen Anzahl der noch mehr in der Cultur rückständigen Ka-Stämme bewohnt. In dieser Region des Landes bilden die Gebirgscanäle ebenso den Hauptverkehrsweg wie die breiteren canalartigen Flussläufe in der Tiefebene. Wo alle Bodenerhebungen mit starken Wäldern besetzt sind, findet der Dschungelbewohner sein bestes Verkehrsmittel in den abstürzenden Strombetten, und dort, wo die Canoes nicht mehr zu schwimmen vermögen, treten an ihre Stelle als Transportmittel kletternde Elephanten und Menschen. Wo aber alle Handelsartikel nur auf dem Rücken der Elephanten, der Tragochsen und selbst der Menschen befördert werden müssen, kann ein umfangreicher Handelsverkehr in Tabak, Baumwolle oder anderen Erzeugnissen der Hochebene sich natürlich nicht entwickeln. Dabei werden die in Frage kommenden primitiven Verkehrswege in der Regenzeit in Folge der dann herabstürzenden Wassermassen überhaupt ungangbar. Die Durchschnittsgeschwindigkeit einer Karawane in Siam, einerlei ob sie aus Elephanten oder Rindern besteht, überschreitet selten $1^1/_6$ *km* die Stunde, und $15^1/_2$ *km* können als gute Durchschnittsleistung für einen vollen Tag gelten. Wenn man dabei das geringe Gewichtsquantum ins Auge fasst, das ein Elephant oder ein Ochs in einem so beschwerlichen Lande wie Siam auf seinem Rücken zu tragen vermag, so lässt sich leicht begreifen, dass die Kosten einer Karawane von Burma von Chieng-Mai (der Hauptstadt des Laolandes westlich von Mekong) mindestens das Vier- bis Fünffache von derjenigen Summe betragen, die eine Bootreise von Bangkok erfordert. Trotz der Kostspieligkeit behauptet aber der Karawanenverkehr nach Burma sich ungestört, er nimmt sogar noch zu, trotz seiner Kostspieligkeit, während der directe Bootverkehr zwischen Chieng-Mai und Bangkok sich gleichfalls stark ausgedehnt und zur Zeit einen Werth von 1,500.000 $ erreicht hat. Dieser letztere Verkehr befördert zumeist Twist und Garne, ungebleichte Shirtings, Baumwollgewebe, gedörrte und gesalzene Fische, Petroleum, Kurzwaaren, Lampen und Zündhölzchen, Anilinfarben, Geschütze und Munition sowie Blattgold, welches letztere in den buddhistischen Tempeln Verwendung findet. Hauptausfuhrartikel dieser Route sind Teakholz, Holzarten wie Cedern-, Rosen- und Ebenholz sowie andere Forstproducte. Die Regierung Siams ist bemüht, die Hauptlinie der Eisenbahn, die nördlich des Menamthales entlang laufen soll, immer weiter auszubauen. Eine weitere Bahnverbindung wird westwärts geplant über das Delta hinweg nach Ratburi und Petchaburi, welche Linie durch einen dichtbevölkerten District hindurchführen wird. Diese Bahn wird auch, obwohl etliche der zu erbauenden Brücken sehr grosse Summen erfordern, sich rasch bezahlt machen. Die schon vor längerer Zeit hergestellten Canalbauten hat man seither völlig verfallen lassen, so dass in der trockenen Jahreszeit diese Canäle selbst nicht von flachgehenden Booten passirt zu werden vermögen. Nach allen seither gemachten Erfahrungen muss jedoch gesagt werden, dass das wohlfeilste und wirksamste Transportmittel in Untersiam stets die Wasserstrassen bieten werden, an deren Ausnützung die Bevölkerung gewohnt ist, wenngleich nicht geleugnet werden soll, dass auch durch den (zumeist von deutschen Ingenieuren geführten) Bahnbau gewisse Productionsbezirke des Binnenlandes auf das leichteste mit der Hauptstadt verbunden werden. Zumal ist der Bahnbau in den Ostprovinzen des Landes, die sehr wasserarm sind, erwünscht, und eine schmalspurige Bahn von Patabang nach Bangkok dürfte den Haupttheil des dortigen Verkehres an sich ziehen, obgleich der Wasserweg von Patabang bis Pnompenh der kürzere ist.

Die französische Colonialregierung in Indo-China bemüht sich, hinter der siamesischen Regierung nicht zurückzubleiben, doch scheinen die Aussichten für die indochinesischen Bahnen nicht sehr günstig zu sein. Nach den Ergebnissen kürzlich von Capitän Bernard angestellter Forschungen soll die Einwohnerzahl Tonkins nur ein Viertel und diejenige ganz Indo-Chinas nur ein Drittel der amtlichen Schätzungen betragen, so dass die Hoffnungen, die man an die Ertragsfähigkeit der vom Parlament bewilligten Bahnen in Indo-China knüpfte, getäuscht werden, denn das Hauptverkehrselement ist dort der Personenverkehr. Wenn nun die Einwohnerzahl eine um so viel geringere ist, so bedeutet das auch eine dreifache Ueberschätzung der angenommenen Betriebseinnahmen. Auf der etwa 60 *km* langen Linie von Saigon nach Mytho, der einzigen, die in Chochinchina im Betriebe ist, betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr im letzten Rechnungsjahr 144.337 Piaster, aus dem Güterverkehr nur 26.826 Piaster. Dieser Unterschied kommt daher, dass die einzige Waare, welche die Eingeborenen befördern, der Reis ist, und dass dieser Transportgegenstand keine hohen Tarife verträgt. Die Eingeborenen benutzen zum Transport des Reis Fahrzeuge, welche im Verein mit den Dschunken das billigste Beförderungsmittel bilden. In wenigen Tagen gelangen diese Dschunken aus dem Innern Nieder Cambodjas nach Cholon, dem bei Saigon gelegenen grössten Absatzmarkte für dieses Lebensmittel. Aehnliche Ergebnisse wie bei die Linie Saigon-Mytho dürften sich auch bei den übrigen in Cochinchina geplanten Bahnen herausstellen; so wird die Zweigbahn von Mytho nach Cham-Tho oder Canthen, deren Bau wegen der vielen zu überschreitenden Flüsse und Canäle die grössten Schwierigkeiten bereiten wird, nur einen geringen Verkehr haben. Die Eingeborenen werden sich nach wie vor der Canäle und Dschunken bedienen, und der Personenverkehr wird ein noch geringerer als bei der Linie Saigon-Mytho werden, da die Gegend wenig bevölkert und sumpfig sehr ist. Das „Journal des chambres de commerce", dem wir diese Ausführungen entnehmen, hält die Ausführung dieser Bahn der grossen Bauschwierigkeiten wegen sogar geradezu für unwahrscheinlich. Ein ähnliches absprechendes Urtheil wird über die geplanten Bahnen in Tonkin gefällt. Capitän Bernard kommt auf Grund eines Ueberschlags zu dem Urtheil, dass die einfachste Klugheit gebiete, aufzuhören, ehe es zu spät ist. In Indo-China verdient nach unserer Quelle eine einzige Bahn ausgeführt und schnell in Betrieb gesetzt zu werden, nämlich die Linie von Hanoi (Haupstadt von Tonkin) nach Hué (Hafenstadt im Norden von Cochinchina) und von Hué nach Saigon. Diese Bahn würde nicht allein ein zweites Beförderungsmittel zwischen den verschiedenen Theilen der Colonie, die bis jetzt nur durch das Meer verbunden waren, bilden, sondern sie würde zwischen Annam und dem übrigen Indo-China, zwischen der Hauptstadt des alten annamitischen Königreichs und seinen Provinzen Verbindungen herstellen, die jetzt während eines langen Zeitraums im Jahre, nämlich wenn der Nordwestmonsun herrscht, einfach aufhören. Das politische Interesse gebietet, dass die Absonderung dieser Landestheile aufhört, das strategische Interesse erfordert, dass Truppenmassen und Kriegsmaterial schnell von

Saigon nach der chinesischen Grenze, von Süden nach Norden befördert werden können. Ausserdem spricht noch mit, dass das mittlere Annam weite Strecken Landes enthält, die noch ganz unbebaut, aber anbaufähig sind. Sobald eine Bahn da ist, wird der Bauer des Deltas von Tonkin bereit sein, sich dorthin zu verpflanzen und das Land zu bebauen. Die Linie von Hanoï nach Saigon wird ein werthvolles Hilfsmittel sein, um in den Provinzen von Annam den Anbau zu fördern, und deren kostbare Erzeugnisse, besonders der Thee, werden die Bedeutung Indo-Chinas heben und seinem Budget die Geldmittel zuführen, die heutzutage ausbleiben.

Auch in Korea scheint eine Aufschliessung des Landes durch Schienenwege bevorzustehen. Bereits ist die Hauptstadt Söul mit ihrem Hafen Tschemulpo durch die Schienen verbunden und auch Fusan, der südliche, Japan gegenüberliegende Vertragshafen, soll mit der Hauptstadt verbunden werden. Der Hauptgründer dieses neuen grossen Unternehmens soll ein japanischer Finanzmann sein. Es heisst, dass auch der König Lihsi selbst an dem Bahnbau finanziell betheiligt sei.

In China ist für den Bahnbau natürlich eine stille Zeit gekommen. Bloss an der Shantung-Bahn wird rüstig gearbeitet und soll die Bahn im Winter erhebliche Fortschritte gemacht haben. —*w.*

WIRKUNGEN DER SIBIRISCHEN EISENBAHN.

Die Münchener „Allg. Ztg." veröffentlicht eine interessante Untersuchung über die bisherigen Wirkungen der sibirischen Bahn. Wir entnehmen diesen Ausführungen Folgendes: Das gewaltige Werk des russischen Riesen, die transsibirische Eisenbahn, hat begreiflicherweise, schon seit dem Auftauchen des kühnen Projectes, reichlichen Anlass zu politischen und wirthschaftlichen Erörterungen gegeben; eine eigene Literatur hat sich damit beschäftigt, und je näher diese grösste Bahnlinie der Welt ihrer Vollendung rückt, desto grösseren Umfang nimmt diese Literatur an. Sie hat indess bis heute einen rein speculativen Inhalt; man bemüht sich zu ermessen, welchen Werth die Bahn für Russlands strategische Stellung in Ostasien haben, welchen Einfluss sie auf den Welthandelsmarkt üben mag, ob Sibirien nunmehr das Bild einer zweiten nordamerikanischen Union in seiner wirthschaftlichen Aufschliessung bieten werde u. a. m. Unterdessen vergingen einige Jahre, während deren der Bahnbau rüstig gefördert wurde; doch hat man den einzelnen Phasen desselben verhältnissmässig wenig Beachtung geschenkt. Es sind schon über fünf Jahre, seit dem die erste grosse Theilstrecke vom Westen her, nämlich die Strecke von Tscheljabinsk bis zum Ob eröffnet wurde. Aber nur höchst selten vernahm man davon, dass schon dieses Stück des grossen Verkehrsweges (es hat die ansehnliche Länge von 1323 Werst) wirthschaftliche Wirkungen ausübe und welcher Art dieselben seien. Und doch erscheint gerade die mit dem Bahnbau langsam fortschreitende Veränderung dieser und jener Verhältnisse sehr beachtenswerth: lassen sich doch hieraus am sichersten Schlüsse auf die weitere Entwicklung ziehen. Solcher Wirkungen der bereits in Betrieb befindlichen Strecke der sibirischen Bahn haben sich wohl zwei dem gewöhnlichen Verständniss am meisten aufgedrängt: einmal, dass jetzt Russland im Stande ist, per Bahn Truppenmassen nach Ostasien und auf den chinesischen Kriegsschauplatz zu werfen. Ferner, dass jetzt der Durchschnittsreisende im bequemen Eisenbahncoupé, beschützt von Cook und Stangen, bis ins Herz von Russisch-Asien vordringen kann. Abgesehen von derartigen Kleinigkeiten, hat die sibirische Bahn Weltherrschaft und Weltverkehr bisher noch wenige beeinflusst; ihre Wirkungen sind noch vorwiegend national, d. h. sie äussern sich in den inneren wirthschaftlichen Verhältnissen Russlands (im weiteren Sinne). Es steht hier in erster Linie die Colonisation Sibiriens. Für die Gebiete, innerhalb deren die neue Bahn dem Verkehre eröffnet war, bot sich damit ein neuer Zugang, um so wichtiger, da er an Stelle des in Folge grosser Entfernungen und schlechter Strassen höchst unvollkommenen Achsenverkehres trat; ein Zugang, der sofort eine Verschiebung des Verkehrs mit sich brachte. Sie trat sogar schon vor der eigentlichen Eröffnung der westsibirischen Linie ein, nämlich im Jahre 1895, nachdem die provisorische Exploitation eröffnet worden war. Während nämlich vordem der Strom der Einwanderer den südlichen Weg über Ufa oder Orenburg genommen, wurde er seit der Fortführung der Bahn bis Tjumen auf die Linie Perm-Jekaterinburg übergelenkt. Nun, mit der Erbauung der Strecke Tscheljabinsk—Omsk u. s. w., ward der südliche Weg wieder vortheilhafter. Während also bis 1894 über 80 Percent der Einwanderer über Tjumen gekommen waren, wählten schon 1895 84 Percent die Linie Ufa—Tscheljabinsk; in den folgenden Jahren war der frühere Weg fast schon völlig verwaist, und gegenwärtig bildet die westsibirische Bahn die einzige Einwanderungsstrasse für Sibirien. Der Grund ist nicht nur die bequemere und schnellere Beförderung, sondern die Thatsache, dass auf dieser Linie seitens der Regierung für die grösstentheils höchst hilflosen Colonisten besondere Organisationen getroffen sind. — Man pflegt die jährliche Zahl der Einwanderer nach Sibirien bedeutend zu überschätzen; sie war bisher eine sehr stetige, doch auch unendlich geringe im Verhältniss zu den unendlichen Räumen. Soweit officielle Angaben vorliegen, hat die Zahl bis 1895 nie 100.000 überschritten, erst seit die sibirische Bahn benutzbar war, ist sie darüber hinausgegangen. Die Ziffern der letzten sechs Jahre sind durch die seitens der russischen Regierung befolgte Auswanderungspolitik wesentlich beeinflusst worden. Verschiedentlich waren für Sibirien kolossale Flächen leicht zu cultivirenden Bodens herausgerechnet worden; man schaffte eine rasche und umfangreiche Besiedlung der neu eröffneten Gebiete und förderte daher behördlicherseits die Auswanderung dorthin in jeder Hinsicht. 1895 passirten 108.039, 1896 schon 202.302 russische Einwanderer die sibirische Grenze. Allein es zeigte sich, dass doch nicht Alles so glatt und einfach von statten ging. Man hatte vergessen, dass Sibirien, in seiner Gesammtheit betrachtet, keineswegs ein sehr günstiges Besiedlungsfeld bot. Vordem hatten die Einwanderer, indem die einzelnen Familien schon vorhandenen Dorfgemeinschaften eingefügt wurden, an den alten Ansiedlern Lehrer und Gehilfen gefunden. Auch Colonisten ohne jede Subsistenzmittel konnten es durch Arbeit zu einem gewissen Wohlstand bringen Denn es war das bessere Land, das man besiedelte, Land, über dessen Brauchbarkeit kein Zweifel bestand. Nunmehr aber musste man Länderstrecken minderer Qualität in Angriff nehmen: Gebiete, wo bisher überhaupt keine Niederlassungen bestanden. Ansiedler, denen Capital fehlte, konnten nicht prosperiren, und man hörte plötzlich von einer zunehmenden Neigung der neuen Ansiedler, ihren Wohnsitz zu wechseln. Genaue Untersuchungen der zu besiedelnden Strecken erwiesen nun allerdings, dass eine baldige Ertragsmöglichkeit nicht überall gesichert war, dass insbesondere die weiten Räume der „Tajga" der Cultivation nennenswerthe Hindernisse boten.

Dieser Umschwung war von sehr tiefgreifender Bedeutung. Er lehrte, dass die Hoffnung, mit einer kosten- und mühelosen, aber erfolgreichen Besiedlung der neueröffneten Gebiete nunmehr seit Erbauung der grossen Bahnlinie im Grossen beginnen zu können, sich als Utopie erwiesen hatte. Der Zwang der Verhältnisse verwies auf den vorsichtigeren, dabei aber kostspieligeren Weg, einerseits das zu besiedelnde Gebiet zuerst einer genaueren Untersuchung und Vorbereitung zu unterziehen, andrerseits dem Ansiedler selbst wesentliche Unterstützungen

angedeihen zu lassen, wenn man es nicht vorziehen wollte, überhaupt nur Wohlhabende zuzulassen.

Das die russische Auswanderungspolitik beherrschende Princip hat sich nicht geändert; dagegen hat ein Ereigniss, gegen das die Regierung machtlos war, in den letzteren Jahren wieder eine erhöhte Auswanderung nach Sibirien bewirkt: das war die grosse Hungersnoth des Jahres 1898, die auch im Folgejahr noch nachwirkte. Schaaren ausgezehrter Bauern verliessen die hungernden Dörfer in dem blinden Drang, anderwärts es besser zu treffen, und diesem dumpfen Druck der Classen musste die Regierung, wie schon so oft, weichen. Die Zahl der Einwanderer nach Sibirien stieg im Jahre 1898 auf 205.000, im Jahre 1899 auf 224.000 Köpfe. Die Obsorge für diese Schaaren, denen die Regierung durch äusserste Ermässigung der Fahrpreise, Verabreichung von Nahrung Unterkunft und Holz Unterstützung angedeihen lässt, ist ein finanzieller Posten, der das Conto der Colonisation Sibiriens beträchtlich belastet.

Stellen sich die Auswanderungsverhältnisse im Bahnbetriebe als Personentransportziffern dar, so wird auch die andere Seite des Betriebes, der Gütertransport, ein Spiegelbild wirthschaftlicher Verhältnisse liefern können. Hier spielen Erzeugnisse der Landwirthschaft die Hauptrolle. Kaum bot die neue Bahn eine Abfuhrgelegenheit für weite Ansiedlungsgebiete, so zeigte sich, dass auch der sibirische Bauer über den Zustand wirthschaftlicher Autarkie hinausgekommen war und vielleicht ohne Bewusstsein und Absicht für den Export producirte. Dies gilt hinsichtlich des Getreides, speciell von Westsibirien, für welches die sibirische Bahn nach zwei Richtungen eine Abfuhrgelegenheit bot. Einmal nach Ostsibirien, das in Folge häufiger Missernten nicht im Stand ist, die genügende Getreidemenge für seine spärliche Bevölkerung zu produciren. Ferner nach dem Westen, auf den russischen oder europäischen Markt. Thatsächlich wird die für das Ausland verfügbare Masse sibirischen Getreides auf ca. 40 Millionen Pud geschätzt. Allein ein Absatz dieser Menge auf dem Weltmarkt begegnet einem gewichtigen Hinderniss, das in der äusserst ungünstigen Lage Sibiriens, gegenüber dem Verkehr vermittelnden Meer beruht. Auch seit Bestehen der sibirischen Bahn waren die Transportkosten in Folge der langen per Bahn zu überwindenden Strecken für das Getreide so hoch, dass eine Concurrenz mit den unter günstigeren, natürlichen Verhältnissen producirenden Ländern wie Indien, Argentinien und vor Allem die Union nicht gedacht werden konnte. Immerhin fand der sibirische Getreidehandel in der nächsten Zeit nach der Eröffnung der sibirischen Bahn günstige Verhältnisse vor, da die Missernten in den benachbarten russischen Gouvernements den Absatz erleichterten und auf dem Weltmarkt die Getreidepreise ungewöhnlich hoch standen. Doch täuschte man sich nicht darüber, dass dies nur vorübergehende Erscheinungen waren, und die Maassnahmen, welche man in den letzten beiden Jahren traf, um sibirischen Producten Absatz zu verschaffen, beweisen deutlich, dass die sibirische Bahn allein für den Handel mit Massengütern keine übermässige Bedeutung besitzt. Sie bildet naturgemäss neben der Bahnlinie Perm—Tjumen das Hauptausfuhrthor Sibiriens gegen den Westen, steht aber an Bedeutung der letztgenannten Linie nach. Durch den Bau der Eisenbahn von Perm nach Kotlas und durch Tarifvereinbarungen zwischen den Dampfschiffs- und Bahngesellschaften wurde im August 1899 ein neuer Zugangsweg des sibirischen Getreides zum Weltmarkt eröffnet, der über die Dwina nach Archangel führt. Für diesen Weg kommt in erster Linie der Güterverkehr der Linie Tjumen—Perm in Betracht. Die andere Route führt auf der Kema und Wolga nach Nischniji-Nowgorod und Rybnik, von hier per Bahn nach St. Petersburg und an die Ostsee. Zu dieser Abflusslinie führt die sibirische Bahn nicht wesentlich bequemer als die nördlichere Bahnlinie; sie hat vor dieser nur voraus, dass sie vielleicht den Getreideüberschuss eines weiteren Gebietes zu sammeln vermag. Die Länge und Complicirtheit dieser Strecken, welche die sibirische Bahn an den Weltmarkt anschliessen sollen, deutet genugsam an, dass für Massengüter Sibiriens der Zugang zum internationalen Markt nur auf künstliche Weise ermöglicht wird, und dass eine Concurrenz bei einer Steigerung der bisher niedrigen Productionskosten wohl ausgeschlossen ist. Anders liegen die Verhältnisse nur bei höherwerthigen Gütern wie Gold oder auch Pelzwerk u. dgl.

Wie sich die Ausfuhr landwirthschaftlicher Producte Sibiriens auf dem Weltmarkt thatsächlich gestaltet hat, entzieht sich noch der Kenntniss. Doch wurden 1899 bereits 3 Millionen Pud über Archangel auf den Markt, theilweise nach Rotterdam gebracht. Ausserdem erfährt die Verfrachtung von sibirischer Butter einen bedeutenden Aufschwung; namhafte Mengen derselben wurden insbesondere nach Dänemark verschifft. Ganz unvergleichlich tiefer greifend war allerdings der Einfluss der sibirischen Bahn auf die Marktverhältnisse innerhalb Russlands selbst, das ja nach wie vor das weitaus überwiegende Absatzgebiet für Erzeugnisse Sibiriens bildet.

DAS PORTUGIESISCHE CONGOGEBIET.

Ueber die wirthschaftliche Lage der Bezirke *Ambriz* und *Ambrizette* entnehmen wir einem Berichte des deutschen Consulats in *Sao Paulo de Loanda*:

Pflanzungswirthschaft und Industrie sind in den Bezirken von Ambriz und Ambrizette noch wenig entwickelt und sind nur durch zwei Zuckerrohrpflanzungen und damit verbundene Branntweinbrennereien am Loje bei Ambriz vertreten. Es sind dies die Pflanzungen Sao José do Rio Loje, auch nach einem alten, jetzt aufgegebenen Vorwerk Quimpampla genannt und Quincollo, auf beiden Ufern des Flusses, etwa 8 *km* von der Mündung entfernt. Erstere, die weitaus grössere, besteht seit 1866 und umfasst etwa 2000 *ha*. Fünf Dampfpumpen sorgen für die ständige Bewässerung des Zuckerrohrs. Die Maschinen, alle von portugiesischer Herkunft, können pro Tag 3 Pipa zu 600 *l* erzeugen. Die jährliche Production beträgt aber nur 150 Pipen von 22° Cartier. Die Maschinen arbeiten von Mai bis Jänner. Von Februar bis April, in der Hauptregenzeit, wird kein Zuckerrohr geerntet, da die starken Regengüsse dem Rohr in kurz geschnittenem Zustande schaden sollen. Das Arbeiterpersonal besteht aus 300 Erwachsenen und 100 Kindern. Ein Theil desselben ist bei der Gründung der Pflanzung von Novo Redondo gekauft worden und hat sich in den 34 Jahren des Bestehens der Pflanzung auf seinen jetzigen Stand vermehrt. Die Eingeborenen der Gegend selbst sind um keinen Preis für die Pflanzungsarbeit zu haben. Unter der Schlafkrankheit und sonstigen schweren Epidemien hat das Personal nie zu leiden gehabt. Dagegen hatte die Pflanzung selbst schwere Verluste durch die Heuschreckenplage drei Jahre hintereinander und durch die anhaltende Regenperiode des Jahres 1898. Ausserdem ist dem Besitzer das ganze Rindvieh in Stärke von 800 Köpfen im Jahre 1898 an der Rinderpest in zwei Monaten dahingestorben. Diesen ungünstigen Verhältnissen gegenüber ist als günstiger Umstand die seit wenigen Monaten anhaltende Preishöhe des Kaffees, gegen den er seinen Branntwein auszutauschen pflegt, zu erwähnen. Indessen kann weder seine Pflanzung, noch die von Quincollo, die bedeutend kleiner ist, der Einfuhr des deutschen Alkohols in Ambriz auf lange Zeit hinaus einen ernstlichen Wettbewerb bereiten.

Viehzucht wird anscheinend im Congobezirk nur in kleinerem Maassstabe getrieben; Rindvieh wird an der Küste überhaupt nur von Weissen gehalten. Die Race ist bedeutend kleiner als die von Mossamedes, und ebenso sind die Hörner viel kürzer und enger gestellt, mehr denen des westafrikanischen Büffels ähnlich. In Ambriz werden nur Mossamedesochsen zum Ziehen der Karren von der Stadt nach dem Zollamt gehalten. Schlachtochsen gibt es seit dem Aussterben der Viehheerde auf der Pflanzung Sao José nicht mehr. Von den übrigen Plätzen kommt

für Rindvieh Quincembo und Quinzao in Betracht, wo von einem holländischen Hause je eine Heerde von einheimischem Vieh gehalten wird.

Das Vieh gedeiht an der ganzen Küste sehr gut, doch steht einer Zucht im grossen Maassstabe der Mangel an Futter bei der verhältnissmässigen Trockenheit des Landes entgegen. Die Viehheerde von Quinzao von 200 Stück war im März dieses Jahres bei dem Futtermangel in Folge der zehnmonatlichen Dürre so mager geworden, dass der beabsichtigte Verkauf eines Theiles derselben unterbleiben musste. Zu berücksichtigen ist aber dabei, dass die Rinder nicht gefüttert, sondern lediglich auf die Weide getrieben werden, Gelingt etwa durch den Anbau von Futterpflanzen die Zucht in grösserem Maassstabe, so wird der Congostaat stets ein genügendes Absatzgebiet bilden, da es in Boma und Matadi fast immer an frischem Fleisch mangelt. Kleinvieh wie Schafe, Ziegen und Schweine werden ebenso wie Geflügel von den Eingeborenen überall zahlreich gehalten.

Ueber das Vorkommen von unterirdischen Bodenschätzen und ihren Werth lässt sich kein begründetes Urtheil fällen. Mit Sicherheit bekannt sind nur die Kupferbergwerke von Bembe im Bezirke von San Salvador, die lange Jahre nur von den Eingeborenen, zeitweise von den Portugiesen, zeitweise wieder von einer englischen Gesellschaft ausgebeutet worden sind. Augenblicklich liegen sie ganz brach. Man ist im Allgemeinen der Ansicht, dass der Congobezirk reich an Mineralien aller Art sei, und dass seine Zukunft im Bergbau liege. Diese Ansicht beruht aber nur auf wenigen unzulänglichen Umständen. Hin und wieder ist nämlich von Eingeborenen aus dem Innern Gold an die Küste gebracht worden, das von den weissen Händlern nach Europa gesendet und von der Analyse günstig beurtheilt wurde. Man weiss aber nichts über den Fundort und über die Menge des Vorkommens. Ferner galten die Mussorongos früher als geschickte Silberschmiede, die Schmucksachen aller Art für die Häuptlinge und sonstige angesehene Leute fertigten. Auch hier ist nicht bekannt, woher das Metall stammte. Vor Allem schliesst man aber auf das Vorhandensein werthvoller Lager aus der Thatsache, dass die Eingeborenen ängstlich bemüht sind, die Weissen von dem Vordringen in das Innere abzuhalten, und dass dieses Bestreben in der letzten Zeit eher stärker geworden ist. Der Grund für diese Abschliessung soll aus der Furcht der Schwarzen entspringen, dass die Europäer ihnen das Land wegen der grossen Reichthümer desselben abnehmen würden. Möglich ist es ja, dass dies der wahre Grund ist; es könnte aber auch, wie anders so vielfach, lediglich die Besorgniss, dass der einträgliche und bequeme Zwischenhandel ihnen dadurch verloren gehe, sie zur Fernhaltung der Europäer veranlassen. Mit Bestimmtheit wird übrigens noch das Vorkommen von Kupfer dicht bei Ambrizette, bei den ersten Schnellen des Mbrijeflusses von der Mündung aus sowie das Vorhandensein von Petroleumquellen an verschiedenen Stellen behauptet. Die grösste und umfangreichste Petroleumquelle soll in einer Lagune einundeinhalb Tagreisen landeinwärts von Quinzao entdeckt und die Entnahme einer Probe unter militärischer Bedeckung geglückt sein. Auf Grund des in Europa über die Probe ertheilten Gutachtens hat die portugiesische Firma Souza Lara die Erlaubniss zur Ausbeutung dieser Quelle erworben. In Ambrizette sind in den Registern der Regierung ein halbes Dutzend von Concessionen auf Bergwerke aller Art eingetragen. Doch ist an eine bergmännische Prüfung oder gar Ausbeutung vor Niederwerfung der Eingeborenen gar nicht zu denken.

Erwähnenswerth ist noch das rothe Kopal, das vor etwa 50 Jahren ein wichtiger Gegenstand der Ausfuhr war. Doch ist es jetzt von den Fetischpriestern, die einen ausserordentlichen Einfluss auf das Volk haben, als „Fetisch" erklärt, d. h. es ist ein Verbot erlassen, das Kopal zu graben oder auch nur den Weissen seine Fundstätten zu zeigen.

In den Güterverkehr zwischen dem Congobezirk und Europa theilen sich drei Dampferlinien, die Woermann-, die Elder Dempster- und die Portugiesische Linie der Empreza nacional. Die letztere läuft nur Ambriz und Ambrizette an, die beiden übrigen sämmtliche Küstenplätze mit Ausnahme von Quinzao.

Von Ambriz müssen alle Ausfuhrerzeugnisse der die portugiesische Schiffahrt stark begünstigenden Zölle halber mit der portugiesischen Linie gehen. In der beim Loje beginnenden Freihandelszone fällt dieser Zwang weg, jedoch wird auch von Ambrizette aus das portugiesische Dampfschiff für Ausfuhrerzeugnisse, die für Hamburg bestimmt sind, meist vorgezogen, weil das deutsche Dampfschiff fast zwei Monate zur Rückfahrt braucht, die Waaren über Lissabon dagegen, wo ohnehin die Hamburger Ausfuhrhändler, die mit dem Congobezirk Handel treiben, eigene Häuser und Agenten haben, viel früher in Hamburg eintreffen.

Der Güterverkehr auf den Küstenfahrern betrifft vor Allem getrocknete Fische von Mossamedes, Holz vom Congo und den anderen kleinen Flüssen und Lebensmittel, besonders die Hauptnahrung der Neger, das Fubamehl. Manche Firmen benutzen die Küstensegelschiffe zur Vertheilung der Waaren von der Hauptfactorei auf die Küstenfilialen. Das holländische Haus bringt sämmtliche Erzeugnisse aus dem Freihandelsgebiete mit Segelschiffen nach Banana.

Der Handel von Ambriz, noch mehr aber der des Ambrizettebezirks, hatte in früheren Jahren einen gewissen Ruf. Es waren die Zeiten vor dem Zusammentritt der Berliner Congoconferenz, als mehrere grosse englische, französische und holländische Firmen den ganzen Elfenbeinhandel aus dem Gebiete des jetzigen Congostaates an diese Küste gelenkt und monopolisirt hatten. Die Nieuwe Afrikaansche Handels-Genootschap hatte mit ihren Factoreien sämmtliche Punkte der Küste von San Antonio bis Ambriz, und zwar auch die kleinen jetzt verlassenen Ortschaften, wie Mangue Pequena, Cabega de Cobra, Maca Mandombe, Mangue Grande und Cacongo, besetzt. Von englischen Firmen waren es namentlich Hatton & Cookson, Sampson & de Ligagre und Taylor Laughland & Co., von französischen Daumas Berand & Co. und A. Conqui Ainé. Eine deutsche Firma A. Stock hat eine Zeit lang den vergeblichen Versuch gemacht, gegen diese Firmen aufzukommen.

Mit Errichtung des Congostaates änderte sich das Handelsbild alsbald. Das Elfenbein zog sich nach den Uferplätzen des Congo hin, und an der Küste kam der Handel mit zweit- und drittclassigen Erzeugnissen auf. Ferner traten portugiesische Firmen, nachdem ihre Regierung in den Jahren 1887 und 1888 die Küstenplätze besetzt hatte, in Wettbewerb. Einige der grösseren Firmen, wie die Franzosen, zogen sich nunmehr völlig zurück, andere, wie namentlich das holländische Haus und Hatton & Cookson, schlossen eine Reihe ihrer Factoreien.

Ihre Erbschaft haben eine ganze Reihe kleiner portugiesischer Häuser angetreten, die vermöge ihrer geringen Ansprüche an Wohnung, Gehalt und Lebensunterhalt und in Folge ihrer engen Beziehungen zu den Schwarzen auch bei einem minderwerthigen Handel ihren guten Verdienst finden.

Die jetzige Vertheilung der Firmen ist folgende: In Ambriz sitzen an ausländischen Firmen nur das holländische Haus und die englische Lower Guinea Co. Letztere ist übrigens nichts Anderes als die in Kamerun und an der oberen Guineaküste wohlbekannte Firma John Holt & Co. An portugiesischen Häusern bestehen 15, im Jahre 1898 noch 22, darunter einige grössere, wie José d'Aranjo & Co., Nunes Vieira und Joaquim da Cruz Ramalhete. In Quicembo gibt es nur vier Firmen, das holländische Haus und drei englische, die Lower Guinea Co., Hatton & Cookson und Sampson & de Liagre. Von den übrigen Plätzen haben die Holländer noch Macula und Quinzao, Hatton & Cookson und Sampson & de Liagre alle Orte ausser Quinzao und die Lower Guinea Co. Mussera und Ambrizette festgehalten. Die Gesammtzahl der Firmen in Mussera beträgt 8, in Ambrizette 12 und in Moculla und Quinzao je 10. Die portugiesischen Firmen haben ihre Hauptsitze in Ambrizette, und in den übrigen Plätzen fast sämmtlich Filialen. Die Namen der Firmen sind: Cia. do Zaire, Balsemao e Cia., Pacheco e Lectao, Nunes Vieira, I da Cruz Ramalhete, Federeco Carvalho, Souza e Abreu, Oliveira jun. e Cia., Portella e Cia. In vielen dieser portugiesischen Firmen steckt deutsches Capital.

CHRONIK.

Asien.

Asiatische Türkei. Die Pforte richtet an den russischen Botschafter Simowjew eine Note über die verlangte Einsetzung eines Sondergerichtshofes zur Bestrafung der an

dem Ueberfall auf den Gerenten des russischen Generalconsulates in Erzerum und anderen Uebelthaten betheiligten Kurden; dieser Gerichtshof wird aus Civil- und Militärbeamten zusammengesetzt werden. Die Kurdenstämme Demgjauli und Dschibrauli machen einen Einfall in das Sandschak Chnys und plündern viele armenische Dörfer. Im Dorfe Sirnak kommt es zu einem heftigen Kampfe, in dem 15 Kurden getödtet und 12 verwundet werden. Den türkischen Truppen gelingt es, die Ordnung wieder herzustellen, nachdem die Kurden den armenischen Bauern ihr Vieh und sonstige Habe geraubt und ihre Weiber entführt haben. — In Salmast tritt eine persisch-türkische Commission zusammen, um den Schaden festzustellen, der durch Ueberfälle von Kurdenstämmen angerichtet worden ist, die Entschädigungsfrage zu regeln und die feindlichen Stämme zu versöhnen. — Der Scheik von Kuëit verfolgt nach dem Siege über den Emir von Nedschd dessen geschlagene Streitkräfte quer nach Centralarabien hinein und nimmt die Stadt Nedschd ein. Der Emir von Nedschd, Abd ul Aziz, wird abgesetzt, worauf er türkische Hilfe aus Basra verlangt und droht, die den Landweg einschlagenden Pilgerzüge nach Mekka aufzuhalten, falls man ihm nicht zu Hilfe komme. (Nach anderen Meldungen sollen zwar unbedeutende Kämpfe zwischen den Leuten des Scheiks und denjenigen des Emirs stattgefunden, aber dieser keine Niederlage erlitten haben und auch nicht abgesetzt worden sein.)

Persien. In der Stadt Meragha brechen Strassenunruhen aus, die durch die Feindschaft der Geistlichkeit untereinander entstanden sind; es finden Strassenkämpfe statt und die Behörden sind nicht stark genug, die Ruhe wieder herzustellen. — Wie in Teheran so betreibt die persische Geistlichkeit auch in Täbriz, der Residenz des Thronfolgers, ihre antidynastische Agitation. In einem Aufrufe an das Volk wird mitgetheilt, dass der Schah Muzaffir ed-Din seit der Rückkehr von seiner europäischen Reise aufgehört habe, den Koran anzuerkennen und sich selbst als Muslimen zu betrachten; der Schah wolle unheilvolle Reformen einführen und alle frommen Perser zu Ungläubigen machen. Das Volk nimmt aber den Aufruf gleichmüthig auf, da es von den angeblich bevorstehenden Reformen nur Gutes für sich erwartet.

Afghanistan. Die panislamitische Bewegung findet in Afghanistan zahlreiche Anhänger.

Indien. Auch nach Indien greift die panislamitische Bewegung über und mohammedanische Vereine beginnen, sowohl wohlthätig zu wirken, als auch die Gemeinsamkeit der Interessen der Mohammedaner zu pflegen. Die Zahl der Anhänger dieser Vereine nimmt immer mehr zu. Da die Mohammedaner glauben, dass England militärisch geschwächt sei und noch schwächer werden müsse, sollen die Waziri entschlossen sein, sich nicht zu unterwerfen.

China. Die Vertreter von England, Japan, Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Italien und den Vereinigten Staaten richten an China gleichartige Vorstellungen gegen Verhandlungen mit irgend einer einzelnen Macht, und China weigert sich nach längerer Unentschiedenheit endgiltig, das Mandschurei-Abkommen mit Russland zu unterzeichnen, trotzdem dieses sich schon damit einverstanden erklärt hat, eine Aenderung in der Schärfe seiner Controle über die Civilverwaltung der Mandschurei eintreten zu lassen. Der kaiserliche Hof soll die Absicht haben, sich nach Siangjang (Provinz Hupeh) zu begeben, wo er bis zum Abmarsche der Verbündeten aus Peking bleiben wolle. Zwischen den Russen und den Engländern kommt es in Tientsin wegen eines Grundstückes, auf das beide Theile Anspruch machen, zu einer ernsten Spannung. Da nämlich die Eisenbahn Schanhaikwan—Tientsin—Peking Eigenthum einer englischen Gesellschaft ist und jene dieser vor Kurzem durch Vermittlung des Grafen Waldersee von den Russen wieder zurückgegeben worden ist, wollte das englische Eisenbahnamt in Tientsin ein Nebengeleise in der Nähe der Station bauen, doch behaupteten die Russen, dass das Stück Land, wo die Engländer die Schienen legen wollten, zu der von ihnen jüngst erworbenen Concession (Niederlassungsgebiet) gehöre, und sie vertrieben die englischen Arbeiter. Diese kehrten jedoch, unterstützt von einigen hunderten englischen Soldaten, zurück, worauf die Russen ihre ganze Streitmacht in Tientsin auf dem Platze vereinigten. Die beiderseitigen Befehlshaber kommen überein, den Frieden aufrecht zu erhalten, um die Angelegenheit vorerst an ihre Regierungen berichten zu können, doch verschanzen sich beide Theile. Der Streit wird auf diplomatischem Wege beigelegt und es wird die Zurückziehung der englischen und russischen Wachen in Tientsin vereinbart und ausgeführt. Die Eisenbahn Peking—Tschangsinfu wird eröffnet. Lihungtschang stellt an den Grafen Waldersee das schriftliche Ansuchen, dass, wenn möglich, keine weiteren Expeditionen gemacht und die Truppen der Verbündeten angewiesen werden mögen, um die Unterstützung der chinesischen Beamten bei der Verfolgung und Bestrafung von Räubern und Boxern nachzusuchen, und es wird auch gebeten, die eingeborenen Christen abzuhalten, übertriebene Forderungen zu stellen, worin sie von den Missionären unterstützt worden seien; Graf Waldersee erwidert, dass ein Zugeständniss, weitere Expeditionen zu unterlassen, nicht gemacht werden könne, sondern dass man sich das Recht vorbehalten müsse, den Umständen gemäss zu handeln, doch sei er geneigt, dem Ersuchen zu entsprechen, wenn das Auftreten von Räuberbanden aufhöre und wenn die Haltung der chinesischen Truppen kein anderes Vorgehen erforderlich mache. Bei Lantschau beginnt Faitschun, ein Schützling Tungfuhsiang's und Tuan's, mit 5000 Mann einen Aufstand. Bei Huikiatschang, südöstlich von Jungtsinghsien, findet ein Zusammenstoss mit einer Räuberbande statt, die nach einem Verluste von etwa 100 Mann zersprengt wird. Bei Hsingking greifen 3000 Russen 10.000 berittene Räuber an, müssen sich aber mit einem Verluste von 50 Mann und eines Geschützes nach Mukden zurückziehen. Eine deutsche Compagnie stösst südwestlich von Mautschang auf 400 Mann scheinbar abgedrängter chinesischer Truppen, die nach kurzem Gefechte mit einem Verluste von 50 Todten zersprengt werden. Die Deutschen erstürmen das Thor der Grossen Mauer westlich vom Antsulingpasse; die Chinesen flüchten unter Zurücklassung von 250 Todten und vier Geschützen. Ein Wächter des englischen Consulates in Niutschwang geräth ausserhalb des Consulates mit drei Kosaken in Streit und zieht sich hinter das Thor des Consulates zurück, da ihn die Kosaken mit dem Bajonnette bedrohen; ein Kosak feuert hierauf durch das Gitter und tödtet den Wächter. Zwischen Thang und Paotingfu wird von den Deutschen eine Räuberbande ausgehoben und, nachdem eine Anzahl von Chinesen getödtet oder schwer verwundet worden, gefangengenommen und dem chinesischen Gericht zur Aburtheilung übergeben. Der englische Missionär Stonehouse wird in dem Dorfe Whangala, westlich von Tunganhsien, ermordet, während er unter die nothleidenden Einwohner des Dorfes Unterstützungen vertheilt. Ein deutsches Detachement stösst östlich von Taomakuan auf Räuberbanden, welche es nach kurzem Gefechte zerstreut. Banditen entführen bei Tätsianfan einen französischen Missionär, der jedoch nach einigen Tagen wieder befreit wird; der französische Consul belobt die chinesischen Behörden für die in diesem Falle beobachtete Haltung. In der Mandschurei finden mehrere Gefechte statt.

Korea. In Korea brechen Unruhen aus; das Volk ist in Aufruhr, weil die Regierung die Steuern erhöht. Die Administrativbeamten flüchten aus mehreren Städten, da sie einen Volksaufstand befürchten. — Der stellvertretende Finanzminister wird unter dem Verdachte, die Ermordung der Favoritin des Kaisers und anderer Damen geplant zu haben, verhaftet; in Folge dessen reicht das Ministerium seine Entlassung ein.

Sumatra. Die niederländischen Truppen nehmen die

Festung Pajaruebec westlich vom Pedirflusse im Sturme. Die Eingeborenen haben 77 Todte: viele ihrer Leute sind ertrunken; die Verluste der Holländer, die reiche Beute gemacht haben, sind gering.

Philippinen. Trias, General der aufständischen Philippiner, ergibt sich mit neun Officieren und 199 bewaffneten Mann und leistet den Huldigungseid für die Vereinigten Staaten. Der Philippinenführer Fullon ergibt sich mit den unter seinem Befehl stehenden Aufständischen; damit ist der Aufstand auf Panay beendet. Mit Hilfe philippinischer Verräther aus dem Stamme der Maccabebes wird Aguinaldo in der Provinz Isabella auf Luzon von dem amerikanischen Oberst Funston gefangen genommen. Die Amerikaner hoffen, dass nunmehr, da Aguinaldo gefangen und letzthin zahlreiche Insurgentenabtheilungen die Waffen gestreckt haben, die Insurrection ein schnelles Ende finden werde.

Afrika.

Tripolis. In Bengasi wird ein italienisches Postamt eröffnet. Der Wali von Tripolis verwahrt sich dagegen und droht die Schliessung des Postamtes an. Von italienischer Seite ist man jedoch entschlossen, dessen Thätigkeit sicherzustellen. Die in den tripolitanischen Gewässern kreuzenden italienischen Kriegsschiffe haben sich nach Bengasi begeben.

Algier. In der Nähe von El-Aricha bricht ein Aufstand aus, der von den marokkanischen Stämmen ausgeht, die dem algerischen Orte El-Aricha gegenüber jenseits der Grenze wohnen. Von Tlemcen gehen französische Truppen ab, um die Besatzung an der Grenze zu verstärken, damit die französischen Unterthanen geschützt und Einfälle der Marokkaner in französisches Gebiet verhindert werden können. Andererseits rückt General Servière, dessen Aufgabe es ist, die aus der Südostecke Marokkos eingefallenen Berber zu vertreiben, weiter südlich, in der Oasengegend der West-Sahara, erfolgreich nach Norden vor. Er findet die Kasbah von Charruin, westlich vom Gurara-Salzsee, vom Feinde verlassen, verfolgt diesen, und die Berber, die sich mit dem Feinde verbunden haben, fliehen unter Hinterlassung zahlreicher Todten und Verwundeten; auch die Franzosen erleiden im Kampfe Verluste. Die Oase Charruin bietet dem General ihre Unterwerfung an, und die Scheiks zahlen Strafgelder und liefern ihre Waffen ab. Servière besetzt auch Talminna in der Gegend von Gurara nach kurzem Kampfe. Die geschlagenen marokkanischen Berberstämme ziehen sich nach Tafilet zurück. Damit erscheinen die Aufstände im nordwestlichen Gebiete vom Gurara-Salzsee unterdrückt und die dortigen Oasen unterworfen. Adrar wird militärisch besetzt und Servière begibt sich nach Tuat. General Risbourg, dessen Operationen in Südalgerien zu den Bewegungen Servière's in keiner Beziehung stehen, hat nur die Aufgabe, die Garnisonen der Westgrenze in Oran zu verstärken, um die Franzosen gegen die Einfälle marokkanischer Stämme zu schützen, unter denen aus innerpolitischen Gründen eine gewisse Erregung herrscht. Risbourg hisst in Beni Abbas an der marokkanischen Grenze, südlich von Igli, die französische Flagge und errichtet einen starken Militärposten, um die marokkanischen Berberstämme in Schranken zu halten. Oberst Billet marschirt in südöstlicher Richtung nach Karsas (auf halbem Wege zwischen Igli und den Tuatoasen) ab, dessen Marabut dem General Risbourg seinen Willkommgruss gesandt hat. Dadurch ist eine Verbindung mit Charruin hergestellt.

Abessynien. Die Abessynier schlagen die Truppen des Scheiks Abdullah bei Harar-Dighet aufs Haupt und machen zahlreiche Gefangene. Die Somalis haben viele Todte; auch die Verluste der Abessynier sind beträchtlich. Es heisst, dass Abdullah, von den Abessyniern verfolgt, gegen Bohodle geflohen sei. (Nach einer späteren Meldung soll Abdullah nicht geschlagen worden sein.)

Französischer Sudan. Aus dem Berichte Gentil's an den Colonialminister über die Umstände, unter denen der Forscher Behaglé den Tod fand, geht hervor, dass Behaglé über Auftrag des Sultans Rabbeh gehenkt und sein Leichnam sodann in einen Schacht geworfen wurde.

Britisch-Westafrika. Der Häuptling Fodi Kabba, der die Niederlassungen im südlichen Theile Senegals, des Casamanza-Gebietes, bedrohte, wird von den Franzosen geschlagen und findet seinen Tod. Eine Abtheilung britischer Soldaten war schon ausgerückt, um die Ermordung zweier Beamten in Britisch-Gambia zu rächen. Die Mörder hatten bei Fodi Kabba Schutz gefunden. Das Dorf Mandina im Casamanza Gebiete, südlich von Britisch-Gambia im Küstenstrich, wo Fodi Kabba sich verschanzt hatte, wird genommen. Die Verluste der französischen Truppen sind gering, der Feind lässt 150 Mann auf dem Kampfplatze. Der Häuptling findet den Tod durch das Auffliegen einer Pulverkammer.

Britisch-Ostafrika. In Uganda tritt ein neuer muhammedanischer Mahdi auf. Er heisst Muludzi, stammt aus Uganda und war früher islamitischer Lehrer des einstigen muhammedanischen Königs von Uganda, M'Pogo. Nachdem er eine kurze Zeit in einem Walde in der Einsamkeit zugebracht hatte, behauptete er, dass ihm während dieser Zeit ein Engel erschienen sei und ihm gesagt habe, dass er das Prophetenamt übernehmen solle. Muludzi's Lehren sind im Allgemeinen die des Islam. Der neue Mahdi besuchte M' Pogo und stellte sich ihm als Prophet vor. M' Pogo, das Haupt des Islam in jenem Lande, bestreitet vor einer Versammlung der Eingeborenen die Echtheit der neuen Lehre und erklärt Muludzi vor allen Häuptlingen und Priestern für einen Betrüger. Muludzi wird, da sich auch die Häuptlinge über ihn und seine Lehre lustig machen, unwillig und erklärt, nicht länger auf Erden bleiben zu wollen. Er verlässt die Versammlung, steigt auf eine Anhöhe ausserhalb des Königs Wohnung und kniet dort nieder; er ruft den Namen Muhammeds an, und darauf soll er sofort verschieden sein.

Congostaat. In den Districten Ulle und Sanga sollen Unruhen ausgebrochen sein.

Südafrikanische Republik. Lord Kitchener und General Botha unterhandeln miteinander über den Frieden, doch erklärt Botha endlich, dass er nicht in der Lage sei, die von Kitchener gestellten Bedingungen der ernsten Erwägung seiner Regierung zu empfehlen; man sieht den Grund des Fehlschlagens der Friedensverhandlungen theils in fremden Zuflüsterungen, theils in Botha's Unvermögen, eine allgemeine Waffenstreckung zu erwirken. Bei Roodeboogte findet ein heftiges Gefecht statt, wobei die Buren zurückgetrieben werden. Auch bei Jakpoort und Lichtenburg finden Gefechte und bei Haartebeestfontein ein heftiger Kampf statt. Buren machen einen Angriff auf Aberdeen, werden aber zurückgeschlagen. Die Engländer greifen die Buren südwestlich von Ventersdorp an, schlagen sie mit grossen Verlusten und zwingen sie zum Rückzuge. Die Buren besetzen Pearston, südwestlich von Cradock. Die Capcolonie soll von den eingedrungenen Buren gesäubert sein.

Capland. Die Pest greift in Capstadt mit überraschender Schnelligkeit um sich und dringt bis in weite Kreise der weissen Bevölkernng hinein; dieser Umstand gibt zu den schwersten Befürchtungen Anlass, zumal sich die bisher getroffenen Vorsichtsmaassregeln als sehr mangelhaft erwiesen haben.

Australien.

Continent. An Bord eines von Südafrika in Sydney eingetroffenen Dampfers kommt ein Pestfall mit tödtlichem Ausgange vor.

COMPTA DU CERCLE RUMY V. GEGRÜNDET

MISCELLEN.

Die Volkszählung in Indien. Die von der „Times" veröffentlichte Uebersicht über das Ergebniss der Volkszählung in Indien liefert den ersten zuverlässigen Anhalt zur Beurtheilung des Verlustes an Menschenleben, den jenes Land namentlich zufolge des wiederholten Auftretens der Hungersnoth erlitten hat. Die Neuzeit hat kein zweites Beispiel aufzuweisen von der Massen-Hinraffung von Millionen von Menschen, wie sie hier aus den amtlich festgestellten Zahlen zu Tage tritt. Diese Zahlen lassen aber auch zugleich keinen Zweifel darüber, dass nicht allein in den von der Hungersnoth heimgesuchten Districten das Volk wegstirbt, sondern dass Indien als Ganzes unter dem Druck der durch hohe Nahrungsmittelpreise verursachten Entbehrungen und Krankheiten entvölkert wird. Die Gesammtzahl der Bevölkerung der unmittelbar britischen Gebiete und der Eingeborenenstaaten wird jetzt auf 294,266.000 Seelen angegeben. Das will heissen, dass die Bevölkerung Indiens sich in dem Zeitabschnitt von 1891 bis 1901 nur um 4,283.069, d. h. nur um 1·49 Percent vermehrt hat, während dagegen in der Zeit von 1881 bis 1891 der Bevölkerungszuwachs 11·2 Percent betrug. Von sachkundiger Seite wird überdies hinzufügt, dass selbst der geringe Zuwachs von 1·49 Percent mehr scheinbar als wirklich ist, indem die verbesserten Zählungsmethoden es ermöglicht haben, mit grösserer Genauigkeit als früher alle Elemente der Bevölkerung festzustellen. Aber wenn wir auch die für das vorletzte Jahrzehnt aufgestellten Zahlen als richtig gelten lassen, so bleibt doch noch die Thatsache zu erklären, dass sich anstatt eines Zuwachses von 32 Millionen, der nach dem früheren Vermehrungsverhältnisse hätte statthaben müssen, während des letzten Jahrzehnts nur ein Zuwachs von vier und einer Viertel Million ergeben hat. In anderen Worten, es bleibt für den Zeitabschnitt von 1891 bis 1901 ein Ausfall von 28 Millionen in der Bevölkerungsvermehrung zu erklären. Eine Prüfung der für die verschiedenen Provinzen und Staaten festgestellten Einwohnerzahlen ergibt, wie zu erwarten stand, dass die von der Hungersnoth betroffenen Districte für den grössten Theil des Ausfalles im Bevölkerungszuwachs, d. h für ungefähr 20 Millionen, verantwortlich sind. Die Einwohnerzahl ist hier absolut zurückgegangen. In den übrigen Gegenden ist ein Zuwachs zu verzeichnen. aber das will auch nicht viel sagen, denn mit Ausnahme von Sind, Assam, Birma, Kaschmir, Mysore und den Eingeborenenstaaten von Madras und Bengal gibt es keinen District im ganzen indischen Gebiet, der auch nur annähernd denselben Zuwachs aufwiese, der noch in dem vorhergehenden Jahrzehnt stattfand. Auch in den grossen Präsidentschaften von Madras und Bengal zeigt sich ein bedeutender Abfall der Bevölkerungsvermehrung. In Bengal haben wir anstatt 8 Percent im Jahre 1891 nur 4·72 Percent im Jahre 1901, in Madras ist der Percentsatz von 15 auf 7·4 und im Pendschab von 10 auf 7·58 gesunken. Für diese drei Districte ergibt sich also, wenn wir den Zuwachsmassstab der vorletzten Zählung anlegen, ein Ausfall von ungefähr 5 Millionen Seelen. Diese Zählungsergebnisse beweisen, dass die schlimmsten Muthmassungen über die Massenverluste von Menschenleben in Indien noch weit hinter der Wirklichkeit zurückgeblieben sind, und es wäre wirklich an der Zeit, dass die britische Regierung sich an der Hand dieser Zahlenergebnisse endlich aufraffte und eine volle und gründliche Untersuchung bezüglich der wirthschaftlichen Lage des indischen Volkes anstellen liesse.

Die Industrie in Shanghai. Die Hauptindustrien Shanghais sind die Baumwollspinnereien und die Dampffilaturen. Die Baumwollspinnereien haben seit 1899 mit derartigen Schwierigkeiten zu kämpfen, dass keine von ihnen im Stande war, eine Dividende zu zahlen. Der Wettbewerb der indischen und japanischen Fabricate macht sich immer mehr fühlbar. Dieser Uebelstand wird auch anhalten und kann für die Spinnereien sehr bedenklich werden, wenn die chinesische Regierung sich nicht entschliesst, die einheimische Industrie zum Mindesten durch Abschaffung ungerechter Zollerschwerungen zu unterstützen, die dem fremden Fabricat den Wettbewerb mit dem einheimischen wesentlich erleichtern.

Die Dampffilaturen, eine Industrie, von der man sich im Anfang grossen Erfolg versprochen hatte, haben bisher diesen Erwartungen nicht entsprochen, obgleich der Betrieb im Berichtsjahre günstiger war als im vorhergehenden. Während der ersten vier oder fünf Monate der Seidensaison 1899/1900 waren alle Shangaier Seidenfilaturen sehr beschäftigt auf Grund günstiger Verträge, die meist in der zweiten Hälfte von 1899 abgeschlossen waren. Der Gewinn war grösser, als nothwendig gewesen wäre, um die Verluste des Vorjahres wieder auszugleichen. Wenn auch höchstwahrscheinlich die Preise sich nicht auf der Höhe werden halten können, so war doch die Lage günstig genug, um die Mehrzahl der Fabriken zu veranlassen, den Betrieb wieder ganz aufzunehmen. Mit dem Beginn der neuen Ernte im Mai stiegen die Preise wieder sehr hoch für Cocons. Der Vorrath daran reichte nur gerade aus, um den Bedarf zu decken; manche Geschäfte konnten nicht allen Aufträgen gerecht werden. Man kann nur zufrieden mit diesen Ergebnissen sein, zumal da bisher noch von Speculanten aufgekaufte Vorräthe vorhanden waren. Im Ganzen arbeiteten während der Geschäftszeit 1899 in Shanghai 22 Filaturen mit einer Arbeitsfähigkeit von etwa 7200 Bassinen. Dabei ist eine Bassine zu etwa $1^1/_2$ Piculs zu 60 *kg* gerechnet. Die einzelnen Unternehmen haben ihre Erzeugung ganz verschieden beschränkt oder erweitert. Von diesen Unternehmen stehen sieben unter der Leitung von Ausländern. Ausserdem sind etwa acht Fabriken in Thätigkeit in Hankau, Sutschau und Tschingkiang, deren Productionskraft etwa 1500 Bassinen beträgt.

Die Albuminfabrication am Yangtze wurde zuerst im Jahre 1896 eingeführt, und zwar in Tschingkiang. Von dort pflanzte sich das Geschäft nach Wuhu und zuletzt nach Hankau fort, wo im Jahre 1898 die Fabriken der Firmen Kober & Co., Carlowitz & Co., Grosjean, Ostasiatische Handelsgesellschaft und die „Chinesischen Albuminfabriken, G. m. b. H." entstanden. Einige dieser Fabriken werden mit Dampf, andere mit directer Feuerung oder Heissluftheizung betrieben. Die von den „Chinesischen Albuminfabriken, G. m. b. H." eingerichtete Fabrik in Hankau ist für den Betrieb im Grossen berechnet. Es können im Jahre etwa 35 Millionen Eier verarbeitet werden, was einen Umsatz von etwa $1^1/_4$ Millionen Mark bedeutet. Gegenwärtig beschränkt sich die Production auf ungefähr die Hälfte.

Der Handel Ceylons. An der Ein- und Ausfuhr Ceylons im Jahre 1899 waren betheiligt:

	Einfuhr	Ausfuhr
	Werth in Rupien	
Grossbritannien	31,555.194	61,076.138
Britische Colonien	70 136.414	14.135.598
Vereinigte Staaten von Amerika	248.596	13,674 566
Deutschland	2,053 930	4,751.798
Russland	1,118.990	2,739 150
Belgien	349.590	2.524.337
Frankreich	392.387	775.534
Oesterreich-Ungarn	838 319	584 171
Holland	411.189	363 885
China (ohne Hongkong)	1,806.374	229.487
Spanien	7.200	175.588
Italien	296 358	167.306
Dänemark	2.847	100 406
Französisch-Indien	1,507.313	70.252
Egypten	31.033	69.970
Japan	930 928	68 348
Schweden	123 748	27.169
Niederländisch-Indien	1 915	17 577
Norwegen	15 819	2.880
Schweiz	154 012	—

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER.

DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE VORMALS CH. REISSER & M. WERTHNER.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Giltig ab 1. Februar 1901. **FAHRPLAN.** Giltig ab 1. Februar 1901.

S. Z. 4/a I. II. III.	S. Z. 4 I. II. III.	P. Z. 14 I. II. III.	S. Z. 4/c Schf I. Cl.	P. Z. 8 I. II. III.	P. Z. 12 I. II. III.	S. Z. 2/b I. II.	S. Z. 2 I. II. III.	P. Z. 10 I. II. III.	S. Z. 6 I. II. III.			P. Z. 15 I. II. III.	S. Z. 5 I. II. III.	S. Z. 3/a I. II. III.	P. Z. 7 I. II. III.	P. Z. 9 I. II. III.	S. Z. 5c I. Cl.	S. Z. 5 I. II. III.	S. Z. 1/b I. II.	S. Z. 1 I. II. III.	P. Z. 11 I. II. III.
745	815	845	1125	100	430	700	825	840	945	ab	**Wien** (Südbahnhof)	an	745	850	945	707	400	600	820	645	915	115
e815	.	923	.	136	508	.	e855	936	.	an	**Baden**		706	.	914	Ueber	325	.	.	.	.	1237
837	859	1007	1217	207	537	751	924	1021	1036	⩽	**Wiener-Neustadt**	↑	620	758	852	Pottend.	256	507	728	555	824	1203
1013	1038	1228	151	422	752	930	1109	1238	1210	⩽	**Semmering**		429	636	731	322	101	.	613	441	708	1019
1036	1059	1258	212	454	821	951	1130	129	1231	⩽	**Mürzzuschlag**		352	620	700	231	1213	327	517	412	637	942
1107	1254	.	.	606	.	.	.	.	.		**Neuberg**		256	.	676	.	1117	.	.	.	536	.
1119	.	213	.	609	931	.	.	259	.		**Kapfenberg**		217	.	737	1230	1021	.	.	.	.	833
143	.	.	.	836	.	.	.	.	.		**Au-Seewiesen**		.	.	405	.	.	.	.	.	.	600
1126	1143	220	259	620	938	1039	1218	308	115		**Bruck a. d. M.**		210	523	550	1226	1007	237	451	314	531	826
1145	.	343	320	819	1051	1218	.	415	.		**Leoben**		137	.	520	1119	911	210	.	.	437	619
235	.	806	.	.	.	.	.	950	.		**Eisenerz**		1025	.	1025	528	558	.	.	.	.	.
216	.	556	.	.	141	.	.	703	.		**Selzthal**		1030	.	231	835	.	.	.	.	221	221
.	.	.	.	.	820	.	.	535	.		**Wörgl**		.	.	.	1038	.	.	.	.	746	748
.	.	.	.	.	931	.	.	735	.		**Innsbruck**		.	.	.	858	.	.	.	.	633	635
431	.	1027	726	.	637	718	.	1120	.		**Villach**		558	.	1220	451	.	958	.	.	928	.
1105	.	.	120	.	210	210	.	1025	.		**Venedig**		.	.	445	510	.	316	.	.	210	.
	1215	357		818	1100	1139	120	504	213		**Graz**		1230	420		1003	805		349	206	431	700
	150	629		1028		.	.	658	.		**Spielfeld**		1013	320		816	601		.	.	.	
	432	754		.		.	.	813	.		**Purkla** (Gleichenb.)		.	1111		517	448		.	.	.	
	630	.		.		.	.	1017	.		**Luttenberg**		.	840		310	.		.	.	.	
	214	704		1112		1253	236	741	328		**Marburg** (Hptbhf.)		910	256		740	527		230	1249	310	
	645	1132		.		.	617	108	617		**Klagenfurt**		545	1009		215	.		1148	735	1148	
	815	101		.		.	712	237	712		**Villach**		.	835		1245	.		1056	543	1056	
	101	738		.		.	1049	718	1019		**Toblach**		.	.		715	.		743	100	743	
	600	1203		.		.	145	1115	145		**Bozen-Gries**		.	.		1245	.		419	540	419	
	745	153		.		.	310	.	310		**Meran**		.	.		815	.		300	640	300	
	744	133		.		.	319	.	316		**Trient**		.	.		1058	.		258	721	256	
	829	216		.		.	403	.	403		**Mori**		.	.		937	.		221	641	221	
	950	329		.		.	509	.	509		**Arco**		.	.		818	.		107	.	107	
	1008	346		.		.	526	.	526		**Riva**		.	.		756	.		1250	.	1250	
	1023	420		.		.	.	.			**Verona**		.	.		635	.			500	.	
	239	741		1209		.	305	828			**Pragerhof**		850	229		653	432			.	238	
	313	838		.		.	349	939			**Pettau**		727	145		543	.			.	156	
	344	906		140		209	412	1003			**Cilli**		731	129		521	250			1131	133	
	416	949		234		239	442	1012			**Steinbrück**		655	1257		440	205			1101	100	
	748	.		.		.	724	420			**Agram**		.	750		1254	940			.	940	
	533	1115		431		350	553	1243			**Laibach**		522	1129		230	1215			932	1151	
	726			723		541	743	328			**St. Peter in Krain**			952		1240	914			818	1015	
	937			917		.	917	.			**Abbazia-Mattuglie**			808		.	531			531	823	
	1110			100		.	100	940			**Pola**			520		.	200			230	615	
	831			942		642	857	451			**Nabresina**			832		1051	715			705	850	
	.			.		1047	.	930			**Venedig via Cervignano**			.		700	.			1020	.	
	917			1118		845	1008	634			**Görz**			705		925	524			521	657	
	857			616		..	210	1105			**Venedig via Cormons**			1025		445	1035			1035	210	
	230			.		.	559	205			**Bologna**			630		205	450			450	1035	
	603			.		.	1015	634			**Florenz**			300		900	1050			1050	610	
	1125			.		.	610	110			**Rom**			930		230	940			910	1110	
	700			.		.	1045	1130			**Neapel**			1105		515	1105			1105	600	
	225		610	.		.	735	615			**Mailand**			105		1125	.	1050		.	735	
	652		915	.		.	1155	1010		⩽	**Genua**	⩽		815		640	.	738		.	303	
	1247		222	.		.	1018	637		⩽	**Nizza**	⩽		1220		1030	.	1118		.	345	
	900			1025		710	940	535		an	**Triest**	ab		800		955	600			635	815	
				650	740	1050	1130	140	530	ab	**Wien** (Südbahnhof)	an	854	950	140	507	535	1150	935		
				921	1043	1252	237	429	800	an	**Sopron**	↑	558	723	1057	115	330	745	628		
				1055	1237	207		644	934	⩽	**Szombathely**		400	552	904		219	610	440		
				135	342	408		1005			**Nagy-Kanizsa**		1245		605		1220		205		
				845	919	845					**Zágráb**		739				707		.		
				444	718	650				⩽	**Barcs**	⩽	915				845		1105		
				1000	120					an	**Pakrácz**	ab	250						600		

Die **Nachtzeilen** von 600 Abds. bis 559 Früh sind durch **Unterstreichen** der Minutenziffern bezeichnet.

Expresszug Wien-Nizza via Leoben, Villach, Pontebba bis 29. April täglich. Anschluss von St. Petersburg und Warschau in Wien jeden Dienstag.

Expresszug Nizza-Wien via Pontebba-Villach-Leoben täglich bis 30. April. Anschluss nach St. Petersburg-Warschau in Wien jeden Donnerstag.

Die links von den Stationsnamen stehenden Zeitangaben sind von oben nach unten, die rechts stehenden von unten nach oben zu lesen.

Speiswagen: Wien-Leoben-Nizza bei den Expresszügen Nr. 4/c und 3/c.

Schlafwagen (I. Classe): Calais-Ostende-Wien-Triest (Wien ab 700, Wien an 645), Wien-Abbazia-Fiume via St. Peter (Wien ab 825, Wien an 915), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala (Wien ab 915, Wien an 820).

Directe Wagen (I., II. Classe): Wien-Leoben-Venedig-Mailand, Klagenfurt und Villach, und Wien-Pontafel (auch III. Classe) (Wien ab 745, Wien an 945), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala, Wien-Marburg-Meran (Wien ab 945, Wien an 820), Wien-Abbazia, Fiume (Wien ab 815, 825, Wien an 850, 915), Wien-Görz-Cormons, Wien-Pola (Wien ab 815, Wien an 850), Wien-Cormons-Venedig (Wien ab 825, Wien an 915), Wien-Sopron-Pécs-Essegg (Wien ab 650, 740, Wien an 833, 935), Wien-Sopron-Zákány-Agram (Wien ab 1050, Wien an 535).

Fahrpläne sämmtlicher Linien im Taschenformat sind bei den Bahnhof-Cassen, jene für die Wiener Localstrecken auch in den Tabak-Trafiken käuflich zu haben.

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements

WIEN

II., Czerningasse Nr. 3, 4, 5 und 7

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für **Petroleum, Gas, Oel** und

elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher **gratis** und **franco**.

Export nach allen Weltgegenden.

Soeben erschienen:

Zoll-Compass 1900/1901

II. Theil

enthaltend die Zolltarife von

Kreta, Malta, Montenegro, Niederlande, Norwegen, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Rumänien, Russland, Schweden, Schweiz, Serbien, Spanien und *Türkei*

nach dem Stande vom December 1900.

In den bisher erschienenen zwei ersten Theilen liegen somit die Zolltarife **sämmtlicher europäischer Staaten**, nach dem neuesten Stande redigirt, vor.

Der in Kürze erscheinende III. Theil soll die Zolltarife der wichtigsten aussereuropäischeen Gebiete zur Veröffentlichung bringen.

Das Werk wird **nur im Abonnement** auf alle drei Theile zum Preise von **18 Kronen** abgegeben. Zu beziehen durch das k. k. österr. Handels-Museum sowie durch jede Buchhandlung. — Für Deutschland alleiniger Vertrieb durch E. J. Mittler & Sohn, Berlin SW.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1900/1901.

Kürzeste und bequemste

Schnellzugs-Verbindungen.

Winter 1900/1901.

Gültig vom 1. Februar 1901.

Wien-Italien (Abbazia-Görz-Triest).

7 00	8 15	8 25	ab	**Wien**	an	9 15	8 50	6 45
9 17	9 37	9 17	an	**Abbazia**	ab	8 23	8 08	5 31
7 10	9 00	9 40		**Triest**		8 15	8 00	6 35
8 45	9 47	10 08		**Görz**		6 57	7 10	5 24
*10 47	8 57	2 10		**Venedig**		2 10	10 25	*10 20
	2 25	7 35		**Mailand**		7 35	1 05	
	6 08	10 15		**Florenz**		6 10	3 00	
	11 25	6 40		**Rom**		11 10	9 30	
	7 00	1 36	an	**Neapel**	ab	6 00	11 05	

* Via Cervignano.

Brenner-Route.

*10 15	10 25	7 50	ab	**Berlin**	an	8 15	*8 15	9 00
12 35	1 13	10 45		**Leipzig**		3 21	5 50	6 00
—	11 25	8 55		**Dresden**		5 50	—	7 50
8 41	11 11	10 10		**München**		5 05	10 03	6 40
11 33	2 59	1 43	ab	**Innsbruck**	an	12 45	6 52	2 38
3 10	7 14	6 00	an	**Bozen-Gries**	ab	8 40	3 11	9 44
4 50	8 52	7 45		**Meran**		6 40	1 15	8 15
4 14	8 40	7 44		**Trient**		7 21	1 57	7 55
—	9 09	8 21		**Roveredo**		6 51	—	7 28
6 00	11 02	10 23		**Verona**		5 00	11 55	4 36
8 50	6 15	2 25		**Mailand**		11 25	9 25	1 05
—	6 34	6 03		**Florenz**		9 10	—	6 10
—	1 10	11 25		**Rom**		2 30	—	11 10
—	6 35	7 00	an	**Neapel**	ab	8 53	—	6 00

* Nord-Süd-Express-(Luxus-)Zug bis Cannes täglich.

Ostende-Wien-(Triest-) Expresszug

täglich	10 00	ab	**London**	an	4 48		täglich
	4 48		**Ostende**		9 50		
	7 00		Wien S.-Bhn.		6 45		
	9 17	an	**Abbazia**	ab	8 23		
	7 10	an	**Triest**	ab	6 35		

Directer Schlafwagen-Verkehr nach und von Triest.

Wien-Südtirol (Meran-Arco-Riva).

9 45	ab	**Wien**	an	8 20
7 12	an	**Villach**	ab	10 56
1 45		Bozen-Gries		4 19
3 10		**Meran**		3 01
3 19		**Trient**		2 56
3 54		**Roveredo**		2 29
4 03		**Mori**		2 21
5 09		**Arco**		1 07
5 26		**Riva**		12 50
4 20	an	**Ala**	ab	2 05

Ungarn-Tirol.

8 00	8 00	ab	**Budapest**	an	9 53	9 20
6 45	6 17	an	**Klagenfurt**	ab	11 48	10 08
8 15	7 12		**Villach**		10 56	8 35
7 08	4 23		**Innsbruck**		2 59	.
1 08	9 40		**München**		1 11	.
6 00	1 45		**Bozen-Gries**		4 19	.
7 45	3 10		**Meran**		3 01	.
7 44	3 19		**Trient**		2 56	.
8 21	3 54		**Roveredo**		2 29	.
8 29	4 03		**Mori**		2 21	.
9 50	5 09		**Arco**		1 07	.
10 08	5 26		**Riva**		12 50	.
8 46	4 20	an	**Ala**	ab	2 05	.

St. Petersburg-Wien-Nizza-Expresszug

(Wien-Nizza-Cannes).

Verkehrt bis Ende April.

Sonntag Montag	9 10	ab	St. Petersburg	an	11 32	Samstag Freitag
	6 38	ab	**Warschau**	an	2 00	
täglich	11 25	ab	**Wien S.-Bhn.**	an	6 00	täglich
	3 20	an	**Leoben**	ab	2 10	
	1 20		**Venedig**		3 16	
	6 10		**Mailand**		10 50	
	1 51		**Nizza**		12 27	
	2 24	an	**Cannes**	ab	11 45	

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER.

DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE VORMALS CH. REISSER & M. WERTHNER.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXVII. Jahrgang. WIEN, MAI 1901. Nr. 5 Beilage.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:
Ganzjährig K. 10·—, M. 10·—, Frs. 12·50 ohne Postversendung.
„ K. 11·20, M. 11·20, Frs. 14·— mit „

Insertionsbedingungen:
Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite K. 10·—

JEDNOTA PRUHLEDU ULOZENE

Im Verlage des k. k. österr. Handels-Museums

erscheint jeden Donnerstag die volkswirthschaftliche Wochenschrift

„Das Handels-Museum“

mit der Beilage

Monats- und Quartalsberichte der k. und k. österr-ungar. Consularämter.

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd“.

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Triest—Kobe.

(Indien—China—Japan.) Sechs Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung Fiumes) am 7. der Monate Februar, März, April, November, December, Jänner (1902) über Port Saïd, Suez, Aden direct nach Colombo, dann weiter nach Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe. — Sechs weitere Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung Fiumes) am 25. der Monate April, Mai, Juni, Juli, August und September. Auf diesen Fahrten werden ausser den obengenannten auch noch die Häfen von Karachi und Bombay (zwischen Aden und Colombo) berührt.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten in den Zwischenhäfen, ausgenommen Bombay, können nach Umständen verfrüht oder verspätet werden. Der Aufenthalt in Fiume bei der Rückfahrt wird nach Massgabe der Ein- und Ausladung auf die unbedingt nothwendige Zeit verlängert oder verkürzt. Ausser den in der Fahrordnung bezeichneten Echellen können noch auf der Hin- oder Rückfahrt nach Bedarf indo-chinesische, japanische oder birmanische Häfen, sowie Manila angelaufen werden, und wird in diesem Falle die eventuelle Verzögerung nach Thunlichkeit hereingebracht werden.

Triest—Bombay.

(Directer Dienst.) Zwölf Abfahrten im Jahre von Triest, und zwar am 3. jedes Monates mit Ausnahme von Juli, ferner am 15. März, mit Berührung der Häfen von Port Saïd, Suez, Aden und Bombay. Anschluss in Bombay an die Linie Triest—Kobe. Hinfahrt in den Monaten Mai bis October. Anschluss in Bombay bei der Hinfahrt jeden 2. Monat an die Zweiglinie Bombay—Shanghai.

Anmerkung. Die Ankunft und Abfahrt in den Zwischenhäfen kann nach Massgabe der Bedürfnisse verfrüht oder verspätet werden; die Ankunft im Endhafen darf jedoch keine Verspätung erleiden.

Winterlinie **Triest—Karachi—Bombay.** Sechs Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung von Fiume) am 28. der Monate Jänner, Februar, März, October, November und December. Berührung der Häfen Port Saïd, Suez, Aden, Karachi und Bombay. Zum Theile auch Berührung der Häfen Colombo, Rangoon und Calcutta. Näheres im Fahrplane.

Triest—Rangoon—Calcutta.

Neun Abfahrten von Triest (nach Berührung Fiumes), und zwar am 15. der Monate Jänner, Februar, April, Mai, September, October, November und December und am 9. Juli, mit Berührung der Häfen Port Saïd, Suez, Aden-Colombo, Rangoon und Calcutta. Auf der Hin- und Rückfahrt reservirt sich die Gesellschaft, angenommen in der Hinreise im Monate August und in der Rückreise im März, das facultative Anlaufen von Häfen des Rothen Meeres, Karachi-Cochin, Coconada, Madras, und anderen Häfen der Küste von Coromandel, und auf der Rückfahrt das Anlaufen von birmanischen Häfen, sowie Alexandrien, Ancona und Venedig. Die vom 10. Juli bis 10. Jänner jeden Monat von Calcutta ausgehenden Heimfahrten werden von den Schiffen der Linie Triest—Kobe, und die vom 18. December und 18. Jänner durch die in den Wintermonaten verkehrenden Dampfer, welche die Winter-Extrafahrt Triest—Karachi—Bombay besorgen, vollführt. Im Bedarfsfalle können die Ankünfte und Abfahrten von Calcutta verfrüht oder verspätet werden.

Zweiglinie Bombay—Shanghai.

Sechs Abfahrten von Bombay im Jahre 1901, und zwar am 23. der Monate Februar, April, Juni, August, October und December. Laufe die Häfen Singapore, Hongkong und Shanghai an, ebenso auf der Rückfahrt — Die Ankünfte und Abfahrten in allen Echellen können mit Rücksicht auf die Erreichung der Anschlüsse verfrüht oder verspätet werden.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eillinie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Donnerstag 8½ Uhr Früh, in Cattaro Freitag 11¼ Uhr Vorm., berührt.: Pola, Zara, Spalato, Gravosa.

Retour ab **Cattaro** Freitag 1 Uhr Nachm., in Triest Samstag 4¾ Uhr Nachm., berührt auf der Rückfahrt Lussinpiccolo.

Anschluss in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Bari.**

Anmerkung. Anschluss in **Triest:** auf der Ausfahrt an den um 7 Uhr 10 Min. Früh ankommenden neuen Wiener Schnellzug und auf der Rückfahrt an die von **Triest** um 5½ Uhr Nachm. nach Italien, Schweiz etc., und um 6 Uhr 35 Min. nach **Wien** fahrenden Schnellzüge. In **Pola** Anschluss bei der Ausfahrt an den um 1 Uhr Nachm. aus Wien ankommenden Zug.

Linie Triest—Metkovich *A.*

Ab **Triest** jeden Mittwoch 8½ Uhr Früh, in Metkovich Freitag 4¼ Uhr Nachm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Gelsa, S. Martino, Macarsca, Gvadaz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in Triest Dienstag 1¼ Uhr Nachm.

Anschluss in **Pola** auf der Hinfahrt an die Linie **Pola-Zara** und in **Spalato** an die Hinfahrt der beschleunigten Eillinie **Triest-Cattaro.**

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an den Wienerzug.

Anmerkung. Auf der Hinfahrt wird vom 1. März bis Ende September facultativ der Hafen von Draco angelaufen.

Linie Triest—Metkovich *B.*

Ab **Triest** jeden Samstag 8½ Uhr Früh, in Metkovich Montag 5 Uhr Nachm., berührt.: Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Rogoznizza, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Almissa, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Triest Freitag 6 Uhr Abends.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Zara** an die Rückfahrt der Linie **Pola-Zara.**

Linie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Freitag 8½ Uhr Früh, in Spizza darauffolgenden Mittwoch 11 Uhr Vorm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogoznizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Fersenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto-Risano, Perzagno, Cattaro, Budua.

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch 11¼ Uhr Vorm., in Triest darauffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung. Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Megline angelegt. Nach Bedarf wird der Dampfer bei Zulass der Witterung **Castellastua** anlaufen.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an den Zug nach Wien.

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 8½ Uhr Früh, in **Cattaro** Donnerstag 7½ Uhr Abends, berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo und Risano.

Retour ab **Cattaro** jeden Montag 10 Uhr Vorm., in **Triest** Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie **Pola—Zara.**

Anmerkung. Diese Linie wird von **Cattaro** nach **Bari, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfù** und **Santa Maura** verlängert. Auf der Rückfahrt von **Bari** Anschluss nach Dalmatien mit der rückkehrenden **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch 3½ Uhr Nachm., in Zara Donnerstag 6 Uhr Nachm., berührt.: Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione, Porto Manzo.

Retour ab **Zara** Sonntag 4 Uhr Früh, in Pola Montag 3½ Uhr Früh.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag um Mitternacht. Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Mittwoch und Freitag.

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eillinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Donnerstag 11½ Uhr Vormittag, in Alexandrien Montag 6 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 3 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen Linie A.**

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom October bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende September.

Ab **Alexandrien** Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel den übernächsten Montag 4 Uhr Früh über Port Saïd, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersina, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Vormittags.

Anschlüsse: In **Alexandrien** an die Eillinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in **Smyrna** auf der Hinfahrt an die Griechisch-Orientalische Linie A und B Rückfahrt nach Syra und Piräus (in den Monaten April bis Ende September nur mit der Linie B), sowie an die **Thessalische Linie B** (Rückfahrt) nach **Candien, Cerigo** etc.

*) Am 1., 8., 15., 22. und 29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3. und 17. September, 1., 8., 15., 22. und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

**) Am 6., 13., 20. und 27. Jänner, 3., 10., 17. und 24. Februar, 3., 10., 17., 24. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23. Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 6., 13., 20. und 27. October, 3., 10., 17. und 24. November, 1., 8., 15., 22. und 29. December.

Eillinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag 11½ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 10 Uhr Vorm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschlüsse in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt an die Rückfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach Albanien und Dalmatien, in **Corfu** auf der Rückfahrt an die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch—Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt an die **Thessalische Linie A** (Rückfahrt).

Directe Thessalische Linie.

(Vom 1. October bis 31. März jede zweite Woche.)

Von **Triest** ab Mittwoch*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel Donnerstag 4 Uhr Früh, über Corfu, Piräus, Salonich, Dardanellen, Rodosto; Rückfahrt von **Constantinopel** Samstag**) 11 Uhr Vorm.; in Triest nächsten Dienstag Mittag.

*) Am 16. und 30. Jänner, 13. und 27. Februar, 13. und 27. März, 10. April, 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 18. December.

**) Am 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. April, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

Thessalische Linie *A.**)

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag**) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6½ Uhr Früh, über Fiume Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt jeden zweiten Samstag***) 8 Uhr Früh, in Triest zweitnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch Orientalische** Linie **B** in derselben Richtung und auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Griechisch-Orientalischen Linie B**; in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa.**

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien.**

**) Am 3., 17. und 31. Jänner, 14. und 28. Februar, 14. und 28. März, 11. und 25. April, 9. und 23. Mai, 6. und 20. Juni, 4. und 18. Juli, 1., 15. und 29. August, 12. und 26. September, 10 und 24. October, 7. und 21. November, 5. und 19. December.

***) Am 5. und 19. Jänner, 2. und 16. Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

Thessalische Linie *B.*

Winterlinie vom 1. October bis 31. März.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel übernächsten Donnerstag 6 Uhr Vorm., berührt: Durazzo, Valona, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., an **Triest** zweitnächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische Linie A** in derselben Richtung; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel-Odessa.**

*) Am 10. und 24. Jänner, 7. und 21. Februar, 7. und 21. März, 3., 17. und 31. October, 14. und 28. November, 12. und 24. December.

**) Am 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Thessalische Linie *B.*

Sommerlinie vom 1. April bis 30. September.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh: über Durazzo, Valona, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel****) jeden zweiten Samstag 8 Uhr Früh, an **Triest** zweitnächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest-Constantinopel**, sowie an die **Griechisch-Orientalische Linie A** in derselben Richtung: in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel-Odessa.**

*) Am 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5. und 19. September.

**) Am 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. September.

Griechisch-Orientalische Linie *A.**)

Ab **Triest** jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., in Smyrna Montag 5 Uhr Früh, berührt Fiume, Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Cesmé. Rückfahrt von Smyrna jeden zweiten Samstag***) 3 Uhr Nachm., in Triest den zweitnächsten Sonntag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In Piräus an die Eillinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Hinfahrt nach den Häfen Syriens und Caramaniens (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt).

NB. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eillinie Triest—Alexandrien.

**) Am 13. und 27. Jänner, 10. und 24. Februar, 10. und 24. März, 7. und 21. April, 5. und 19 Mai, 2., 16. und 30. Juni, 14. und 28. Juli, 11. und 25. August, 8. und 22 Sept., 6. und 20. October, 3. und 17. November, 1., 15., 22. und 29. December.

***) Am 12. und 26. Jänner, 9. und 22. Februar, 9. und 24. März, 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. Sept., 5 und 19. October, 2., 16. und 30. Nov., 14. und 28. Dec.

Griechisch Orientalische Linie *B.**)

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., über Smyrna nach Constantinopel, dort an den zweiten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührt: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Cesmé, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt jeden zweiten Montag***) 4 Uhr Nachm., an in Triest zweitnächsten Sonntag 8 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten December, Jänner und Februar wird die Linie nur bis Smyrna geführt.

Anschlüsse: In Piräus an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, überdies auf der Hinfahrt an die Thessalische Linie **A**, Rückfahrt nach Candien etc.; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie **B**, Rückfahrt), sowie in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel-Odessa.**

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien.**

**) Am 6. und 20. Jänner, 3. und 17. Februar, 3., 17. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23 Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 13. und 27. October, 10. und 24 November, 8. und 22. December.

***) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Febr., 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29. Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Linie Constantinopel—Batum.

Wöchentlich vom October bis Ende März, vierzehntägig vom April bis Ende September.

Von **Constantinopel** ab Samstag*) 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, über Ineboli, Samsun, Kerassunt, Trapezunt, Rizeh; Rückfahrt von **Batum** Freitag**) 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

*) Am 5., 12., 19. und 26. Jänner, 2., 9., 16. und 23. Februar, 2., 9., 16., 23. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 5., 12., 19. und 26. October, 2., 9., 16., 23. und 30. November, 7., 14., 21. und 28. December.

**) Am 4., 11., 18. und 25. Jänner, 1., 15., 18. und 22. Februar, 1., 8., 15., 22. und 29. März, 12. und 26. April, 10. und 24. Mai, 7. und 21. Juni, 5. und 19. Juli, 2., 16. und 30. August, 13. und 27. September, 4., 11., 18. und 25. October, 1., 8., 15., 22. und 29. November, 6., 13., 20. und 27. December.

Linie Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm., in Odessa Samstag 7 Uhr Früh; Rückfahrt von **Odessa** jeden Montag 3 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 7 Uhr Früh.

Linie Constantinopel—Costanza.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 3½ Uhr Nachm., in **Costanza** Montag 5½ Uhr Nachm.; über **Burgas** (auf der Rückfahrt auch Varna); Rückfahrt von **Costanza** jeden Montag 8½ Uhr Abends, in **Constantinopel** Donnerstag 7 Uhr Früh.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** jeden Sonntag 6 Uhr Früh, in Prevesa 5 Uhr Nachm.; über Sajada, Parga, Sta. Maura.

Rückfahrt von **Prevesa** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Corfu 6 Uhr Abends.

Anschluss in Corfu auf der Rückfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel.

Linie Constantinopel—Braila *A.*

Von **Constantinopel** jeden zweiten Mittwoch*) 2 Uhr Nachm., in Galatz Montag 7 Uhr Früh; über Varna, Costanza, Sulina und Braila. Rückfahrt von Galatz jeden zweiten Mittwoch**) 7½ Uhr Früh, in Constantinopel Freitag 11 Uhr Vormittag.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel.

*) Am 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15. und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4. und 18. September, 2., 16. und 30. October, 13. und 27. November, 11. und 25. December.

**) Am 13. und 27. März, 10. und 24. April, 8. und 22 Mai, 5. und 19. Juni, 3., 17. und 31. Juli, 14. und 28. August, 11. und 25. Sept., 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 18. December.

Linie Constantinopel—Braila *B.*

Von **Constantinopel** jeden zweiten Donnerstag*) 2 Uhr Nachm.; in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, über Varna, Costanza, Sulina, Braila. Rückfahrt von Galatz jeden zweiten Donnerstag**) 7½ Uhr Früh; in Constantinopel Samstag 11 Uhr Vormittag.

*) Am 28. Februar, 14. und 28. März, 11. und 25. April, 9. und 23. Mai, 6. und 20. Juni, 4. und 18. Juli, 1., 15. und 29. August, 12. und 26. September, 10. und 24. October, 7. und 21. November, 5. und 19. December.

**) Am 7. und 21. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5. und 19. Sept., 3., 17. und 31. October, 14. und 28. November, 12. und 26. December.

Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumazvorkommen.

Mai 1901. Nr. 5.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K. = 10 Mark.

INHALT: Die Handelsverhältnisse Ostasiens im Jahre 1900 — Wirthschafts- und Ackerbauverhältnisse in Südrussland. — Chronik. — Währungs-, Maass- und Gewichtsverhältnisse in Basrah. — Miscellen: Belgien und der Congo-Freistaat. — Reform des Zollwesens in Persien. — Wirthschaftliches aus Madagascar.

DIE HANDELSVERHÄLTNISSE OSTASIENS IM JAHRE 1900.

Vor Kurzem hat die chinesische Seezollbehörde ihren Bericht über den *Aussenhandel Chinas* im Jahre 1900 veröffentlicht. Die officiellen Daten, die der Secretär für Statistik des Shanghaier Zollamtes, F. E. Taylor, publicirt, sind um so interessanter, als es sich um einen Zeitraum handelt, in dem die politischen Wirren eine namhafte Rolle gespielt haben, die allerdings nicht einen so ungünstigen Einfluss auf die Handelsverhältnisse genommen haben, als vielfach erwartet wurde. Zum Theil ist dies freilich darauf zurückzuführen, dass die erste Hälfte des Jahres 1900 noch eine sehr rege Handelsthätigkeit aufwies. Die bedeutende Ausdehnung, welche der Auslandshandel Chinas im Jahre 1899 aufzuweisen hatte, hat auch noch in der ersten Hälfte des Jahres 1900 seinen Fortgang genommen, die Störungen jedoch, die im Norden des Landes im Monat Juni sehr ernster Natur wurden, haben nicht allein zeitweilig jeglicher Handelsbewegung in Newchwang und Tientsin Einhalt geboten, sondern auch einen drückenden Einfluss auf alle übrigen Häfen ausgeübt.

Angesichts der politischen Verwicklungen dürfte man vielfach eine Art von commercieller Panik mit bedeutenden Zahlungseinstellungen erwartet haben, das verflossene Jahr ist jedoch im Allgemeinen ein ziemlich gutes gewesen, wenngleich mancherlei Aufregung geherrscht hat. Der Handel erwies sich während der ersten sechs Monate als so lebhaft und belebte sich gegen den Schluss dieses Zeitraumes so erheblich, dass der Werth des Aussenhandels so ziemlich den Durchschnitt früherer Jahre erreicht hat, wenn auch ein Abfall gegenüber einem solchen Ausnahmejahr, wie 1899 es gewesen ist, zu verzeichnen war. In Newchwang liess sich vor Eintritt der politischen Störungen ein so namhafter Fortschritt feststellen, dass man glaubte, mit einer regelmässigen raschen Entwicklung rechnen zu können. Tientsin wird allenthalben einen Abfall aufzuweisen haben. Der Nettowerth des Einfuhrhandels in 1900 stellte sich auf 211,070.422 Haikwan-Taels[1]). Wenn auch angesichts der politischen Verhältnisse nicht hat erwartet werden dürfen, dass die Zahlen des Recordjahres 1899 wieder erreicht werden würden, so ist man doch vielfach überrascht gewesen, dass das Jahr 1898, welches mit seinen zwei 209,579.334 Haikwan-Taels alle früheren Jahre überragte, selbst noch durch das Jahr 1900 in den Hintergrund geschoben worden ist.

Die Importeure von Baumwollwaaren haben im 1900 eine recht lebhafte Krisis durchgemacht, ein allgemeiner Zusammenbruch ist jedoch durch die Thatsache verhindert worden, dass die Baumwollenernte in Nordamerika abermals einen Ausfall aufzuweisen hatte. Die im Frühling importirten Waaren kamen zu höheren Preisen nach China, und wenngleich bei Ausbruch der Wirren im Norden die Frühjahrseinkäufe für den Herbstmarkt aufhörten, so waren doch namhafte Vorräthe vorhanden, die nicht unterzubringen waren, und die einen bedeutenden Verlust gelassen hätten, wenn der Preis für Baumwolle zurückgegangen wäre. Die Banken halfen daher den Importeuren, die knappe Baumwollenernte rettete die Situation, und der Begehr, der später im Jahre zumal für die Yangtse-Häfen sich einstellte, bewirkte reichlichen Absatz. Mit Ausnahme von „Jeans" fühlten alle schweren Fabricate die Störungen, welche ihre Hauptmärkte im Norden aufzuweisen hatten, dagegen zeigten holländische und ostindische Drills sowie indische Sheetings eine geringe Besserung. Englisches Baumwollengarn gab nach und die Einfuhr davon sank auf 30.916 Piculs, also auf weniger als die Hälfte des bisher ausgewiesenen Quantums. Von ostindischem Garn wurden nur 985.989 Piculs eingeführt, was einen namhaften Ausfall gegen frühere Jahre zeigt, während japanisches Garn ebenso reichlich eingeführt worden ist als 1898. Das Hauptereigniss des Geschäftes war der vermehrte Begehr nach bedruckten und gefärbten Geweben. Baumwollendrucke stiegen auf 968.828 Stück der Einfuhr, bedruckte Twills auf 68.915 Stück, Cotton Lastings auf 1,216.460 Stück. Velvets und Velveteens waren lebhafter gefragt. Der Gesammtwerth der Einfuhr von Baumwollgeweben stellte sich auf 75,606.360 Haikwan-Taels gegen 103,465.048 Haikwan-Taels in 1899 und 77,618.824 Haikwan-Taels in 1898. Da gleichzeitig der Wechselcurs höher war, so gestaltete das Endresultat sich für die Importeure günstig.

Der Werth der Einfuhr von Wollwaaren ist etwas grösser als 1898 gewesen, und die meisten Stapelartikel zeigen eine Besserung gegenüber dem genannten Jahre, wenn auch fast sämmtliche Zahlen gegen 1899 einen Ausfall zeigen. Camlets, Longells, Lastings und zumal Decken sind in grösseren Mengen als 1898 eingefuhrt worden, für Spanish Stripes und Italian Cloth ist jedoch eine Abnahme auszuweisen.

Die Einfuhr von Metallen hat ungefähr dem Werthe nach diejenige des Jahres 1899 erreicht; mit Ausnahme von Eisenplatten, Zinn und Weissblech zeigt jedoch das Quantum der Einfuhr einen Ausfall gegen das Vorjahr. Unter den diversen Artikeln („Sundries") zeigen Messingknöpfe, Lichte, Mehl, Nadeln, Seidenwaaren, Seife und Schirme ein Mehr des Quantums gegen die Einfuhr des Jahres 1899. Von amerikanischem Petroleum fiel die Einfuhr von 40,724.989 auf 34,447.112 Gallonen, von russischem von 35,695.116 auf 32,708.757 Gallonen, während die Zufuhr von Sumatra-Oel von 11,993.202 auf 16,424.155 Gallonen stieg. Die Einfuhr von Steinkohlen stieg um 864.158 *t*.

[1]) Der Haikwan Tael stellt sich auf K. 3.78.

Die Einfuhr der wichtigsten Artikel in den beiden letzten Jahren zeigt folgende Tabelle:

	Mengeneinheit	1899	1900
Opium	Picul	59.100	49.201
Baumwollwaaren:			
Shirtings, graue	Stück	5,130.896	4,502.138
„ weisse	„	2,753.532	2,476.295
T-Cloth	„	1,525.792	940.287
Amerikanischer Drill	„	1,626.107	805.892
Sheetings, englische	„	763.762	605.199
„ amerikanische	„	3,975.903	2,3 2.494
Zitz, Möbelstoffe und glatter bedruckter Kattun	„	520.541	968.828
Türkisch-rothe Stoffe	„	322.976	289.422
Lastings, glatt und gemustert	„	940.672	1,216.460
Baumwollengarn, indisches	Picul	1,906 426	985.989
„ japanisches	„	779.700	471.531
Zinn in Blöcken	„	37.824	46.674
Cigarren u. Cigaretten	Werth i. H.T.	870.303	1,011.653
Kohlen	Tons	859 370	864.158
Rohbaumwolle	Picul	278.366	134.750
Anilinfarben	Werth i.H.T.	1,734.352	1,696.628
Mehl	„	3,189.497	3,329.868
Ginseng	Picul	5.107	4.032
Zündhölzer	Gross	11,315.147	9,274.108
Petroleum:			
von Amerika	Gall.	40,724.989	34,447.112
„ Russland	„	35,695.116	32,708.757
„ Sumatra	„	11,993.202	16,424.155
Reis	Picul	7,365.217	6,207.226
Zucker aller Art	„	2,077.959	1,291.289
Bauholz	Werth i. H.T.	1,308.648	1,034.567

Der Werth der Ausfuhr Chinas in 1900 wird auf 158,996.752 Haikwan-Taels geschätzt, das sind 36,788.080 Haikwan-Taels weniger als 1899, aber nur 40.397 Haikwan-Taels weniger als 1898. Dieses Resultat kann unter den herrschenden Umständen als besonders befriedigend und unerwartet bezeichnet werden.

Von Rohbaumwolle sind in Folge der knappen amerikanischen Ernte 711.882 Piculs exportirt worden, doch darf nicht angenommen werden, dass diese Zunahme eine dauernde Erscheinung bilden werde. Von Hanf, Häuten, Hörnern, Gallnüssen, Oelen, Strohgeflechten und Talg sind grössere Mengen als im Vorjahre exportirt, immerhin ist zu melden, dass Newchwang und Tientsin eine bedeutende Abnahme des Exportes aufzuweisen haben, mit Ausnahme dieser beiden Häfen ist aber der Handel durch die politische Lage nicht nennenswerth beeinträchtigt worden.

Die Ausfuhr von schwarzem Thee betrug 863.374 Piculs, d. i. 72.204 Piculs weniger als 1899, aber 16.211 Piculs mehr als 1898. In Hankow war der Begehr lebhaft zu Beginn der Saison, Käufer des russischen Marktes zahlten gute Preise für die besseren Sorten, und die Käufe für Amerika und Canada waren gleichfalls wesentlich bedeutender als 1899. Die Qualität war mit Ausnahme von Ningchow gut. Eine directe Verladung von Hankow nach London hat während des verflossenen Jahres nicht stattgefunden. Die Foochow-Theen erwiesen sich nicht als gleich gut, da die Märkte in Europa überführt waren, so dass nur der niedrigste, jemals berichtete Preis erzielt werden konnte. Grüner Thee verlor 23.373 Piculs im Umsatz gegen 1899, gewann aber 15.119 Piculs gegen 1898. Für Ziegel- und Tafelthee erwies sich das Jahr als ein schlechtes. Die erste auf der Ueberlandroute nach Kalgan versandte Consignation ging fast vollständig verloren, so dass die Exporteure von da ab nach Nicolajewsk via Wladiwostok verschifften. Die Dampfer auf dem Amur waren aber so sehr mit Regierungstransporten beschäftigt, dass der grössere Theil der Waaren in Wladiwostok liegen blieb. In Folge der Veränderung der Route bezifferte der nach der russischen Mandschurei versandte Ziegel- und Tafelthee sich auf 256.019 Piculs gegen 78.231 Piculs im Vorjahre, aber nur 72.656 Piculs Thee aller Sorten gingen über Kiachta, gegen 537.771 Piculs in 1899. Ziegelthee ist nach England nicht versandt worden, da die Yenisseiroute sich als nicht prakticabel erwies.

Für das Seidengeschäft ist das verflossene Jahr ein sehr unbefriedigendes gewesen. Die Erwartungen, welche sich hinsichtlich des Verbrauches an die Pariser Weltausstellung knüpften, haben sich nicht realisirt und die Ueberproduction in Europa und Amerika verursachte schwachen Begehr und niedrige Preise. Diese Thatsache wirkt um so enttäuschender, als die Ernte eine reichliche war. Die Witterung begünstigte das Gedeihen der Raupen, das Angebot von Maulbeerblättern war ein befriedigendes und die Beschaffenheit der Cocons erwies sich als zufriedenstellend. Der für die Cocons bezahlte Preis stellte sich jedoch so hoch, dass die Dampfspinnereien aus diesem Grunde namhafte Verluste erlitten haben. Alle schweren Seiden, wie z. B. Tsatlees, die voller als gewöhnlich waren, sind vernachlässigt worden, und nur die feineren Sorten fanden einige Beachtung. Die Concurrenz Japans machte sich sehr fühlbar. Da die Banken nicht geneigt waren, den Producenten ihre Unterstützung zu gewähren, so wurden bedeutende Mengen auf den Yokohama-Markt geworfen, der Vorrath bezifferte sich deshalb dort monatelang auf 20.000 Ballen, wodurch naturgemäss die continentalen Käufer erschreckt worden sind. Der Schätzung nach ist etwa der dritte Theil der Production der chinesischen Dampfspinnereien unverkauft geblieben, auch steht eine unmittelbar zu erwartende Besserung des Marktes nicht in Aussicht. Die Ausfuhr von weisser, roher Seide ging von 59.845 auf 31.796 Piculs zurück; gelbe Rohseide fiel in der Ausfuhr von 14.146 auf 11.267 Piculs, wilde Rohseide von 24.674 auf 18.867 Piculs; Dampffilatures von 49.435 auf 35.277 Piculs. Abfall von 91.254 auf 60.182 Piculs.

Die wichtigsten Ausfuhrartikel Chinas waren in den beiden letzten Jahren folgende:

	Mengeneinheit	1899	1900
Hanf	Picul	166.205	178.445
Kuh- und Büffelhäute	„	232.700	233.912
Mattenzeug	Rollen	514.086	551.125
Galläpfel	Picul	36.177	47.309
Oel (Bohnen-, Erdnuss- etc.)	„	241.762	279 600
Seide, rohe, weisse	„	59.845	31.796
„ gelbe	„	14.146	11.267
„ wilde	„	24.674	18.867
„ mit Dampf abgehaspelte	„	49.435	35.277
Ausschussseide	„	91.254	60.182
Seidene Zeugwaaren	„	15 670	15.844
Pelzfelle, Pelzbekleidung und Decken, Werth in H. T.		3,791.049	2,374.780
Strohbänder	Picul	79.526	80.767
Thee, schwarz	„	935.578	863.374
„ grün	„	213.798	200.425
Ziegelthee	„	474.026	316.923
Tabak in Blättern und zubereitet	„	173.987	134.651
Wolle	„	242.152	121.000

An der Handelsbewegung Chinas participirten im Jahre 1900:

	Import	Export	Total
	Haikwan-Taels		
Grossbritannien	45,467.409	9,356 428	54,823.837
Hongkong	93,846.617	63,961.634	157,808.251
Ostindien	16,816.029	2,865.345	19,681.374
Singapore und Straits	2.625.258	2 435 355	5,060.613
Australien, Neuseeland	517.884	861.020	1,378.904
Britisch-Amerika	653.591	457.589	1,111.180
Vereinigte Staaten	16,724.493	14,751.631	31,476.124
Europäischer Continent, ohne Russland	10,273.405	24.976 619	35,250.024
Russland, Odessa zur See	4,236.507	6,390.272	10,626.779
Russland und Sibirien via Kiachta	—	832.461	832.461
Russische Mandschurei	136.956	5.151.382	5,288.338
Japan	25,752.694	16,938.053	42,690.747
Macao	2,236.289	4 710.359	6,946.648
Cochinchina, Tongking und Annam	986.445	1,302.833	2,289.278
Java und Sumatra	599 999	333.027	933 026
Andere Länder	1,255.897	3,672 744	4,928.641

Die Frage der Zollreform und Vertragsrevision ist in den noch schwebenden Verhandlungen mit China neuerdings aufgetaucht. Die Gesandten in Peking haben eine Erhöhung der chinesischen Seezölle behufs Aufbringung

der Entschädigungen der Mächte in Vorschlag gebracht. Doch hat sich gegen diesen Vorschlag eine lebhafte Opposition der Handelswelt erhoben. Es wird geltend gemacht, dass die Zollerhöhung dazu führen würde, dem fremden Handel die Kosten der China-Expedition aufzuladen. Die Shanghaier Handelskammer richtete bereits eine energische Protestkundgebung an die Handelskammern in Berlin, London, Paris und New-York gegen den Vorschlag der Gesandten, den Zoll zu erhöhen, da ein solches Vorgehen gegen die bestehenden Verträge verstosse. Trotzdem ist es fraglich, ob eine Reform des chinesischen Zollwesens, verbunden mit Zollerhöhungen, zu umgehen ist, zumal sich dies als der beste Weg erweisen dürfte, um China in den Stand zu setzen, Entschädigungen zu bezahlen. Freilich setzt dies eine Revision der Handelsverträge mit China voraus, für welche seitens der Mächte wieder folgende Hauptbedingungen gestellt werden: Abschaffung der Likin-Abgaben oder Unterstellung dieser Abgaben unter die Seezollverwaltung, Regelung der Zölle in Gold, wirklich freie Schiffahrt auf den Binnengewässern, Beseitigung der Schiffahrtshindernisse zwischen Taku und Wusung und endlich die Eröffnung ganz Chinas für den Handel. Ueber die Frage, ob es wünschenswerth sei, ganz China für den Handel und für Niederlassungen zu öffnen, scheint allerdings unter den Gesandten in Peking noch keine Einigkeit zu bestehen.

Der *Aussenhandel Japans* im Jahre 1900 zeigt gegen das Vorjahr eine erhebliche Zunahme in der Einfuhr, dagegen einen Rückgang in der Ausfuhr; der Import belief sich auf 29,125.000 £ (der Yen zu 2 sh. $0^1/_3$ d gerechnet) gegen 22,346.000 £ in 1899 und der Export auf 20.727.000 £ gegen 21,792.000 in 1899.

Die wichtigsten Importartikel zeigt folgende Zusammenstellung:

	1899 Yen	1900 Yen
Baumwolle und Baumwollwaaren	76,221.000	84,838.000
Eisen- und Stahlwaaren	14,080.000	27,788.000
Zucker	17,526.000	26,607.000
Wolle und Wollwaaren	13,989.000	23,475 000
Petroleum	7,918.000	14,163.000
Papier	1,934.000	4,445.000
Leder	1,067.000	2,086.000

Die Einfuhr von Rohbaumwolle hat einen Rückgang zu verzeichnen. In Folge der geringen Ernte in Indien ergab sich eine auffallende Verschiebung in den Bezugsländern. Die Einfuhr aus Britisch-Indien, die im Vorjahre über 29 Millionen Yen betrug, ist auf 17·8 Millionen zurückgegangen, während die Einfuhr aus China von 4 Millionen auf 12, die aus den Vereinigten Staaten von 16 auf 27 Millionen angewachsen ist. Die subventionirte Bombaylinie der Nippon Yusen Kaisha, die hauptsächlich der Baumwolleneinfuhr dient, hat im Laufe des Jahres alle auf der Strecke verwendeten Dampfer bis auf einen zurückgezogen und ihre Fahrten von sieben auf vier verringert. Das Spinnereigewerbe in Japan befindet sich in einer ungünstigen Lage, da es sein Absatzgebiet in China in Folge der dortigen Wirren zum Theil verloren hat. Die Spinnereien lassen zur Zeit eine grosse Anzahl ihrer Spindeln ruhen und ein grosser Theil des Rohmateriales liegt noch in den Speichern. Die amerikanischen Importeure sahen sich sogar zeitweise genöthigt, ihre Waare, für die sie in Japan keine Abnehmer finden konnten, nach England weiter zu verschiffen, um sich vor noch grösseren Verlusten zu bewahren.

Die Einfuhr von Baumwollengarn weist eine beträchtliche Zunahme auf. Es sind besonders bessere Garne, die eingeführt wurden. Trotzdem die japanischen Spinnereien versuchen, ihre Fabricate zu vervollkommnen und auch bessere Qualitäten herzustellen, ist ihnen dies bis jetzt doch noch nicht in grösserem Maasse gelungen. Grossbritannien liefert nahezu den ganzen Bedarf; Deutschland hat für 9000 Yen eingeführt.

Bei Baumwollengeweben hat sich die Einfuhr gegen 1899 beinahe verdoppelt. Es ist aber auch kein Zweifel, dass eine beträchtliche Uebereinfuhr stattgefunden hat. Besonders zu Beginn des Jahres wurden bedeutende Mengen eingeführt ohne Rücksicht auf den Bedarf. Ein grosser Theil der Waaren liegt jetzt noch in den Vorrathsspeichern. Die Gesammteinfuhr von baumwollenen Flanellen betrug im Jahre 1897 252.000 Yen, davon aus Deutschland 131.000 Yen, 1898 606.000 Yen, davon aus Deutschland 297.000 Yen, 1899 797.000 Yen, davon aus Deutschland 470.000 Yen. Im Jahre 1900 stieg die Einfuhr auf 1,515.000 Yen. Die übrigen Baumwollengewebe kommen fast durchweg aus Grossbritannien. Die Lage der japanischen Baumwollspinnereien hat sich insbesondere dadurch erheblich verschärft, dass neben den chinesischen Unruhen, die diesem Gewerbe das Hauptabsatzgebiet verschlossen haben, im April 1900 ein Sturz der Baumwollpreise eintrat. Die Spinnereien, die grosse und zu hohen Preisen eingekaufte Vorräthe auf Lager hatten, wurden hiedurch stark in Mitleidenschaft gezogen; sie konnten sich fürs Erste nur dadurch halten, dass sie viele ihrer Spindeln stehen liessen und ihre Arbeitszeit bedeutend einschränkten. Die Nothlage der Baumwollenindustrie hat zu vielen Erörterungen in der Presse und in öffentlichen Versammlungen Anlass gegeben. Bemerkenswerth ist ein Memorandum, das die Spinnereigesellschaft in Osaka verschiedenen grossen Banken unterbreitet hat und worin ausgeführt wurde, dass das Hauptübel in dem durchaus unzureichenden Capital der Spinnereien liege. Nach den von den Verfassern angestellten Ermittelungen verfügten die vorhandenen Spinnereigesellschaften, etwa 60 an der Zahl, nicht nur über kein Betriebscapital, sondern sie seien auch erheblich verschuldet. Es sei unmöglich, dass in dieser Weise weiter gearbeitet werden könne. Es wird daher der Vorschlag gemacht, das Vermögen der Spinnereien staatlich zu controliren und das angeblich vorhandene Capital auf seinen wirklichen Werth herabzusetzen, das nicht eingezahlte Capital zu streichen und durch Ausgabe von bevorzugten Actien eine Capitalvermehrung zu bewirken. Wie die japanische Baumwollenindustrie diese Krise überstehen wird, lässt sich noch nicht absehen, wenn nicht ein baldiges Wiederbeleben des chinesischen Marktes wenigstens die augenblickliche Nothlage beseitigt.

Die Einfuhr von Wolle hat gegen das Vorjahr abgenommen, und zwar sind die Lieferungen aus China und Australien zurückgegangen. Wollengarn wurde im Jahre 1900 im Betrage von 1,799.000 Yen eingeführt gegen 593.000 Yen im Vorjahre. Auch wollene Gewebe weisen eine beträchtliche Zunahme auf, doch hat bei diesem Artikel, wie bei den Baumwollengeben wohl eine Uebereinfuhr stattgefunden. Die Einfuhr von Musselin hat sich nahezu verdoppelt. Hauptlieferant ist Frankreich, dessen Einfuhr 4,747.000 Yen gegen 2,830.000 Yen im Vorjahre betrug. Die deutsche Einfuhr weist in diesem Artikel gleichfalls eine Zunahme auf; sie stieg von 402.000 Yen im Jahre 1899 auf 1,020.000 Yen im Jahre 1900. Bei Italian cloth ist ein gewisser Rückgang in der Einfuhr zu constatiren, der aber nur Grossbritannien trifft. Während nämlich die Einfuhr aus Grossbritannien von 1,103.000 Yen im Jahre 1899 auf 1,033.000 Yen im Jahre 1900 herunterging, hat sich die Einfuhr aus Deutschland von 25.000 Yen im Jahre 1899 auf 71.000 Yen im vergangenen Jahre gehoben. Für wollene Flanelle ist Deutschland auch im Jahre 1900 die Hauptbezugsquelle geblieben. Von dem gesammten Einfuhrwerth dieses Artikels, der sich auf 918.000 Yen gegen 375.000 Yen im Jahre 1899 belief, kamen im Jahre 1900 846.000 Yen gegen 348.000 Yen im Vorjahre aus Deutschland. An wollenen Tuchen wurden im Jahre 1900 für 2,970.000 Yen gegen 2,004 000 Yen im Vorjahre eingeführt; davon kamen aus Grossbritannien für 1,734.000 Yen gegen 1,206.000

Yen im Jahre 1899 und aus Deutschland für 966.000 Yen gegen 617.000 Yen im Jahre 1899.

An der Einfuhr von Eisen- und Stahlwaaren, Maschinen und Eisenbahnmaterial waren hauptbetheiligt Amerika, England, Deutschland und Belgien.

Am Papierimporte participirten England, Deutschland und Oesterreich, während sich Amerika und Indien in den Lederimport theilten.

Für uns von besonderem Interesse ist der japanische Zuckerimport; wir geben daher die betreffenden Daten für die beiden letzten Jahre:

	1899 Yen	1900 Yen
Hongkong	7,056.000	10,241.000
Deutschland	1,906.000	3,419.000
Oesterreich	765.000	3,104.000
China	2,880.000	2 759 000
Holl. Indien	534.000	2 436.000
Philippinen	1,908.000	1,751.000
Andere Länder	2,467.000	2,897.000
Totale	17,516.000	26,607.000

Die wichtigsten japanischen Ausfuhrartikel waren folgende:

	1899 Yen	1900 Yen
Seide und Seidenwaaren	87 415.000	71,451.000
Kohle	15,165 000	20,032.000
Kupfer	11,383.000	12,726.000
Baumwollgarn	28,521.000	20,589.000
Thee	8,499.000	9 036 000
Zündhölzchen	5,891.000	5,761 000
Reis	10,282 000	3,577.000
Strohmatten	3,717 000	3,310 000
Keramische Artikel	2,181 000	2,472 000

Der grosse Ausfall im Exporte von Seide, Baumwollgarn und Reis konnte durch die mehr oder minder geringfügigen Steigerungen in der Ausfuhr anderer Artikel nicht ganz wett gemacht werden.

Der Antheil der einzelnen Häfen Japans am Aussenhandel gestaltete sich im letzten Jahre folgendermaassen:

	Import Yen	Export Yen
Kobe	137,484.000	69,707.000
Yokohama	109,776.000	96,125.000
Nagasaki	15,427 000	6,939.000
Osaka	9,741.000	9,627.000
Shimonoseki	4,970.000	6,592.000
Moji	3,446.000	5,699.000
Hakodate	3,009.000	2,128.000
Kuchinotsu	614.000	4,105.000
Andere Häfen	2,795.000	3,508 000
	287,262.000	204,430 000

Die Krise, die gegenwärtig in finanziellen und commerciellen Kreisen Japans herrschte, und die vornehmlich durch die Störung im Handel mit China verschuldet ist, scheint rasch vorübergehender Natur zu sein. Der Capitalmangel macht sich naturgemäss in der Industrie empfindlich geltend, deren Entwicklung in jüngster Zeit zu stark forcirt wurde. Japan wird zweifellos die Krise bald überwinden und weiter auf dem Wege wirthschaftlicher Entwicklung schreiten. Der japanische Handel hat sich schon ein grosses Gebiet erobert und das Bestreben nach wirthschaftlicher Selbständigkeit tritt immer mehr zu Tage. Selbst die Vereinigten Staaten, die zu allererst sich die Erschliessung Japans nutzbar gemacht hatten, führen dahin kaum die Hälfte der Waaren ein, die Japan in ihr Gebiet entsendet. Frankreichs Einfuhr beträgt kaum ein Drittheil der japanischen Ausfuhr nach diesem Lande. Von Colombo bis Wladiwostok, heisst es in einem englischen Berichte, seien nur japanische Kohlen und japanische Zündhölzchen in Verwendung; in den Häfen des Stillen Oceans trinke man nur japanisches Bier und viele andere Artikel finden steigenden Absatz. Während Japan seinen Handel in der Fremde ausbreitet, wird die Lage der Fremden in Japan immer schwieriger; ihre Zahl nimmt stetig ab, dagegen wächst die der japanischen Kaufleute im Auslande in um so beträchtlicherem Maasse. In Peking haben sich neuerdings wieder 58 japanische Handelshäuser niedergelassen und in Tientsin ist in jüngster Zeit ein ausgedehntes japanisches Settlement eingerichtet worden. China wird von japanischen Handelsleuten geradezu überschwemmt, und in Korea haben die Japaner jede Concurrenz aus dem Felde geschlagen. Die Schiffe der Gesellschaft Nippon-Yusen-Kaisha haben die der China-Merchant-Linie ersetzt, und sie drängen auch die deutsche Küstenschiffahrt zurück. Jetzt gehen die Japaner daran, chinesisch-japanische Handelsgesellschaften zu gründen und geniessen dabei sowohl die Gunst der Bevölkerung als der chinesischen Behörden.

So wird Japan immer mehr zu einem beachtenswerthen Factor auf dem Weltmarkte, und das Inselreich scheint thatsächlich die Rolle eines asiatischen Grossbritannien spielen zu wollen. *L.*

WIRTHSCHAFTS- UND ACKERBAUVERHÄLTNISSE IN SÜDRUSSLAND.

(Nach einem Specialberichte des k. u. k. General-Consulates in Odessa.)

Abgesehen von einzelnen Gegenden, welche als Industriecentren sich von den Einflüssen der Agricultur theilweise emancipirt haben, ist in dem grössten Theile Russlands der Ackerbau die Pulsader des wirthschaftlichen Lebens. Was speciell Südrussland betrifft, so bildet der ganze Südwesten (bessarabisches und podolisches Gouvernement) und der Süden (Gouvernement Taurien und Cherson) die Domäne der Landwirthschaft. Nur die grösseren Städte, wie Odessa, Cherson, Nikolajew, wo Industrieunternehmungen ihren Sitz haben, und die Zuckerfabriken des podolischen Gouvernements machen hievon eine Ausnahme. Im Südwesten (Jekaterinoslaver Gouvernement und das Donetzer Bassin) ist der eigentliche Sitz der südrussischen Industrie, obgleich auch hier für die wirthschaftliche Lage der Bevölkerung der Ackerbau den ausschlaggebenden Factor bildet.

Die Bedeutung der Landwirthschaft erhellt schon aus der Thatsache, dass die Hälfte des Werthes des russischen Exportes auf die Erzeugnisse derselben entfällt.

Die von der Regierung im letzten Jahrzehnt befolgte Wirthschaftspolitik bezweckte, durch Hebung der Industrie grössere Capitalien ins Rollen zu bringen und hiedurch auch weiteren Kreisen der Bevölkerung zu ermöglichen, sich von der Landwirthschaft der lucrativeren industriellen Thätigkeit zuzuwenden, um auf diese Art den Volkswohlstand zu heben. Diese Maassnahmen hatten wohl einen enormen Aufschwung der Industrie zur Folge, wirkten aber umgekehrt sehr schädlich auf die Interessen der Landwirthschaft.

Durch Verkauf von Fonds- und Werthpapieren von fast einer halben Milliarde Rubel in den Neunzigerjahren seitens des Staates und von Privatpersonen wendeten sich die freigewordenen Capitalien neuen Unternehmungen zu. Den ausländischen Capitalisten erschien die Anlage ihrer Capitalien in Staatspapieren seit dem Gesetze vom 3. Jänner 1897, durch welches das feste Werthverhältniss zwischen Gold- und Creditrubel ($1 : 1\frac{1}{2}$) geschaffen wurde, weniger rentabel und wurden dieselben in neuen Industrieunternehmungen investirt, deren bedeutende Erträge höhere Gewinnste als die Speculationen mit Werthpapieren in Aussicht stellten. Speciell Südrussland mit den Bodenreichthümern des Donetzer Bassins und des Jekaterinoslaver Gouvernements zeigt deutlich die Folgen des neuen Curses in der Wirthschaftspolitik. Die Gewinnung von Erz und Kohle und die kaukasische Naphtaindustrie haben ihren enormen Aufschwung diesem Umstande zu verdanken. In ihrer äusseren Wirkung brachte diese Richtung den Leitern der russischen Finanzpolitik Wyschnegradski und Witte anscheinend glänzende Resultate. Die Zollein-

nahmen sind im Laufe des letzten Decenniums um 88 Percent, die Einnahmen vom Handel und der Industrie um mehr als 70 Percent gestiegen. Die Budgets weisen seit 1887 mit Ausnahme des Jahres 1891 Ueberschüsse auf und der Baarbestand der Staatscasse ist seit 1887 von 238 auf 800 Millionen Rubel angewachsen. Das Emportreiben der Industrie ist jedoch das Zeichen einer als Product eines verschärften Zollprotectionismus isolirt auftretenden wirthschaftlichen Entwicklung, die nicht im richtigen Verhältniss zur steigenden Volksconsumtion steht. Die südrussische Industrie ist mehr wie anderswo in den Händen einzelner grosser Unternehmungen concentrirt, übt daher auf den Wohlstand der Bevölkerung im Allgemeinen nur durch Heranziehung von Arbeitskräften einen geringen Einfluss aus. Die grosse Masse der Landbevölkerung hat daraus keinen Vortheil zu ziehen. Umgekehrt aber bewirkt dieses Wachsthum der Grossindustrie und die Concentration von Capitalien in wenigen Händen den Niedergang der Kleinindustrie und hiermit auch eine Verarmung dieser Classe der Bevölkerung. Wie weit dieser industrielle Aufschwung den thatsächlichen Verhältnissen entspricht, ist speciell bei der südrussischen Industrie zu sehen, deren Entwicklung in das letzte Jahrzent fällt. Wenn man jedoch in Betracht zieht, dass 90 Percent der russischen Ausfuhr aus Roh- und halbverarbeiteten Producten bestehen, die mit der Industrie, deren Emporblühen durch die Wirthschaftspolitik der Regierung verursacht wurde, in keinem Zusammenhange stehen, so ersieht man schon daraus, dass die *wirthschaftliche Action der Regierung nur einer geringen Classe der Bevölkerung zugute kommt, ohne den Wohlstand der Masse zu heben.* Die ackerbautreibende Bevölkerung leidet unter diesen Verhältnissen umsomehr, als die Getreidepreise in den letzten Jahren gefallen sind und die Import- sowie die Artikel der heimischen Industrie durch Schutzzoll theuerer als im Auslande zu stehen kommen. Während sich nun durch die auf die Hebung der Industrie abzielende und den Interessen der Landwirthschaft vielfach zuwider laufende Thätigkeit der Regierung und durch die Missernten der letzten zwei Jahre die Lage der südrussischen Landwirthschaft sehr ernst gestaltete, hat die unter dem Zeichen der Nervosität stehende industrielle Gründerwuth durch zu rasche, den thatsächlichen Bedürfnissen nicht entsprechende Entwicklung der südrussischen Montanindustrie krisenhafte Erscheinungen zu Tage gefördert, die angesichts der Wichtigkeit dieses Industriezweiges von der grössten Tragweite für die wirthschaftliche Lage Südrusslands sind.

Bis auf die Naphthaindustrie im Kaukasus, deren Entwicklung ungehindert fortschreitet, steht Südrussland unter dem Eindrucke einer wirthschaftlichen Depression, die ihre Rückwirkung auf sämmtliche Zweige des geschäftlichen Lebens ausübt.

Die letzten zwei Jahre ergaben für Südrussland eine starke Missernte. Die hiedurch geschaffene Lage der ackerbautreibenden Bevölkerung ähnelt der wirthschaftlichen Situation Ende des Jahres 1892. Bei der Bedeutung, die der Ackerbau in dem wirthschaftlichen Leben Russlands besitzt, übt diese Thatsache eine starke Rückwirkung auf den Gang des sämmtlichen Geschäftslebens aus. Speciell Südrussland, durch welches zwei Drittel des gesammten russischen Getreideexportes zu den Häfen des Schwarzen und Azowschen Meeres geleitet werden, wovon der grössere Theil von Südrussland selbst geliefert wird, hat unter den Folgen der Missernte mehr als irgend ein anderer Theil des russischen Reiches zu leiden. Neben den ungünstigen klimatischen Verhältnissen, durch welche in den letzten zwei Jahren der Ertrag in der Landwirthschaft eine solche Herabminderung erfuhr, ist der Grund dieser Erscheinung auf andere Umstände zurückzuführen. Das südrussische Ackerland ist erschöpft wegen unrationeller und überaus intensiver Bodenbearbeitung. Die in den letzten Jahren immer mehr wiederkehrende Erscheinung, dass neben dem einen Minimalertrag ergebenden bäuerlichen Grund der rationeller bebaute angrenzende Boden des Grossgrundbesitzers einen unvergleichlich höheren Ertrag abwirft, gibt hiefür den besten Beweis. Hiemit kann jedoch nicht behauptet werden, dass die Grossgrundbesitzer Südrusslands im Allgemeinen rationell die Landwirthschaft betreiben. Der bäuerliche Grundbesitz oder vielmehr wie dies in Südrussland zumeist der Fall ist, der Gemeindebesitz ist mit Ausnahme des Dongebietes sehr gering. Der meiste Boden befindet sich in Händen von Grossgrundbesitzern oder ist Eigenthum der Staatsdomänen. Diese Gründe werden nicht von den Besitzern selbst bebaut, sondern zumeist unter die landlosen Bauern in Pacht gegeben, so dass die bäuerliche Bewirthschaftung des Bodens auch hier ihre Anwendung findet. Abgesehen von dem schlechten Bewirthschaftungssystem, an welchem der Bauer in patriarchalisch-traditioneller Weise festhält, trachtet derselbe, soweit Pachtgrund in Betracht kommt, aus demselben einen möglichst grossen Ertrag herauszuschlagen, unbekümmert um die darunter leidende dauerhafte Erträglichkeit des Bodens. Der eigentliche Grund des Rückganges der südrussischen Landwirthschaft ist jedoch in dem tiefen Culturniveau des südrussischen Bauern zu suchen.

Die Aufhebung der Leibeigenschaft gab den Bauern gewisse Freiheiten, deren richtige Ausnützung nur durch Hebung des culturellen Niveaus derselben erreichbar war. Der früher unter der Vormundschaft seines Herrn stehende Bauer, dessen Existenz den Wohlstand seines Herrn bedingte, war ausser der Verrichtung der ihm obliegenden Arbeiten in materieller Beziehung besser gestellt als nach der Aufhebung der Leibeigenschaft, wo er zu seinem Unterhalte mitunter mehr als früher arbeiten musste und seine niedrige Bildungsstufe ihm den selbständigen Existenzkampf erschwerte. Durch Einführung der Zemstwo-(Landschafts-)Institution wäre wohl bei richtiger Handhabung der autonomen Rechte dieser Körperschaft eine Hebung des Culturniveaus der Bauernbevölkerung möglich gewesen, die Regierung hat jedoch durch Festsetzung des Abhängigkeitsverhältnisses der Zemstwos von den administrativen Behörden in den letzteren einen Controlapparat geschaffen, der jede wahrhaft erspriessliche Thätigkeit der Zemstwos zur Hebung der Volksaufklärung und hiemit zur Förderung des Volkswohlstandes sehr erschwert, wenn nicht unmöglich macht. Der wichtigste Theil der Zemstwo-Agenden, der Volksunterricht, wird von der Regierung in der Form überwacht, dass die Schulinspection in den Händen von Functionären des Cultusministeriums liegt und den Zemstwos der ökonomische Theil überlassen bleibt. Die Zahl der Schulinspectoren wurde vor 20 Jahren festgesetzt und ist entschieden unzulänglich, um eine erfolgreiche Inspicirung der Schulen zu ermöglichen. Im Chersoner Bezirk entfallen 400 Schulen auf einen Inspector. Hiezu kommt noch der Umstand, dass die Eintheilung der Bezirke der Schulinspectoren nicht nach den Zemstwo-Bezirken eingerichtet ist und den Zemstwos hiedurch selbst die Erfüllung ihrer ökonomischen Agenden ausserordentlich erschwert wird. Die Elisabethgrader Zemstwo-Verwaltung wollte angesichts dieses Uebelstandes einen eigenen Inspector bestellen und hat eine entsprechend motivirte Ministerialeingabe gemacht. Das Gesuch wurde jedoch abschlägig beschieden. Erst im Mai dieses Jahres wurde die Zahl der Schulinspectoren der Chersoner Gouvernements um drei erhöht. Die Unzulänglichkeit der Volksschulen erhellt aus den officiellen Ausweisen, laut denen in den Gouvernements, wo Zemstwo-Verwaltungen bestehen, eine Schule auf 3310 Einwohner entfällt und von 2·3 Percent der Bevölkerung besucht wird, ein Verhältniss, das allerdings noch günstiger ist im Vergleiche zu den Gouvernements, wo keine Zemstwos bestehen, in denen mit Ausnahme

des Königreiches Polen 6000 bis 8000 Einwohner auf eine Schule entfallen und die Zahl der Besucher ein Percent oder auch darunter beträgt.

Der Generalgouverneur von Bessarabien, Generallieutenant von Raaben, hat in seiner im November des Vorjahres anlässlich der Eröffnung der Gouvernements-Zemstwo-Versammlung gehaltenen Rede auf die Thatsache hingewiesen, dass viele derer, welche den Volksschulunterricht mitgemacht haben, mit der Zeit wieder Analphabeten werden, und dafür plaidirt, dass lieber weniger, aber bessere Schulen gegründet werden. Diese Erscheinung ist darauf zurückzuführen, dass die Regierung in der Thatsache des Vorhandenseins einer Schule ihre Pflicht zur Hebung des Culturniveaus der Landbevölkerung für vollkommen erfüllt erachtet und im Gegentheil bestrebt ist, jede weitere civilisatorische Thätigkeit zu unterdrücken.

Die ganze bäuerliche Wirthschaft trägt ein höchst unpraktisches, auf den Mangel der Elementarbildung rückführbares Gepräge. Eine typische Thatsache für den Bauernhof ist die Erscheinung, dass selbst diese Bauern, die keine Ueberschüsse in Getreide produciren, bei denen also der Ertrag ihrer Felder kaum zur Deckung des eigenen Consums und der Aussaat genügt, ihr Getreide im Herbst bei ungünstigeren Preisconjuncturen verkaufen und im Frühjahr gezwungen sind, Getreide für die Aussaat zu hohen Preisen zu beschaffen. In guten Jahren, wo die Getreidepreise sich bei guter Ernte nicht überaus hoch stellen, verlieren die Bauern hiebei 4—16 Percent. Dieses Verhältniss wird jedoch in Jahren schlechter Ernte für diese kleinen Landwirthe um so ungünstiger, als sie gezwungen sind, Anleihen auf die Ernte zu nehmen, das zu erntende Getreide zu sehr niedrigen Preisen im Voraus zu verkaufen und von der in Südrussland allerdings verhältnissmässig nur sehr geringen Preiserhöhung bei schlechter Ernte keinen Profit ziehen, umgekehrt aber im Frühjahr das Aussaatgetreide zu sehr hohen Preisen ankaufen. Die Thatsache, dass bei schlechter Ernte die Productionskosten sich in Folge erhöhten Angebotes von Arbeitskräften durch geringere Löhne billiger stellen, kommt bloss einem kleinen Theile der ackerbautreibenden Bevölkerung Südrusslands, nämlich jenen Grossgrundbesitzern zugute, die ihre Aecker selbst bearbeiten und auf Arbeitskräfte angewiesen sind, da der kleine Landwirth seinen eigenen oder den Pachtgrund ohne Heranziehung fremder Arbeitskräfte bebaut. Während in anderen Staaten eine Missernte eine ziemliche Erhöhung der Getreidepreise nach sich zieht, wodurch die Ausfälle in der Landwirthschaft wenigstens theilweise aufgewogen werden, ist diese Erscheinung in Südrussland nicht zu sehen. Der Grund liegt darin, dass die grossen südrussischen Getreidemärkte als preismachender Factor auf dem internationalen Markte nicht in Betracht kommen. Weit davon entfernt, einen entscheidenden Einfluss auf die Lage des internationalen Marktes auszuüben, *richtet sich* vielmehr *die russische Preislage nach der ausländischen, insbesondere der amerikanischen Concurrenz* und nach den Conjuncturen der anderen *europäischen Märkte.* Nachdem aber hier der Getreideexporthandel mehr wie anderswo in Händen einzelner grosser Exporteure gelegen ist, so übt nun diese höhere Centralisirung des Exportgeschäftes auf die kleinen Käufer einen grossen Einfluss und lässt die Preise bei einer Missernte nicht auf die der Landwirthschaft als theilweises Aequivalent für den Ausfall im Ertrag der Ernte nöthige Höhe kommen. Der kleine Landwirth befindet sich sohin in Südrussland immer in einer schlechten Lage und leidet unter einer Missernte in einer derart empfindlichen Form, dass durch den nun zwei Jahre hindurch andauernden Ausfall im Ernteergebnisse die Existenzfrage eine äusserst acute Form annimmt. Nach Aufhebung der Leibeigenschaft wurden den Bauern die Gründe, deren Fruchtgenuss sie früher hatten, ins Eigenthum überlassen, sobald sie eine Rückkaufsumme, deren Zahlung in Raten auf viele Jahre hinaus bestimmt wurde, abzahlten. Dieser Rückkauf wurde seit 1883 für die Bauern obligatorisch. Die Regierung hat bis jetzt wiederholt die von den Bauern zu erlegenden Rückkaufraten für ihre „Nadjels" (Rückkaufsgrundstücke) nachgelassen, da sie nicht im Stande waren, dieselben zu bezahlen. Diese Zahlungen neben anderen Abgaben sind der Grund, warum der Bauer sich schon im Herbste gezwungen sieht, seine gesammte Ernte zu verkaufen. Einen weiteren Grund des Rückganges der südrussischen Landwirthschaft bildet der protectionistische Zolltarif des Jahres 1901, welcher zum Schutze der heimischen Industrie auch auf den Import der bei der Landwirthschaft nöthigen Erzeugnisse hohe Zollsätze stellte, wodurch die Preise wegen Mangels erfolgreicher ausländischer Concurrenz in die Höhe getrieben wurden. Für den Landwirth bedeutet dieser Protectionismus nur die Thatsache, dass er gezwungen ist, die nöthigen Industrieartikel theuer zu kaufen. Es sind in letzter Zeit Versuche gemacht worden, die durch den protectionistischen Zolltarif für die Landwirthschaft geschaffene ungünstige Lage theilweise zu bessern, indem beispielsweise die zollfreie Einfuhr landwirthschaftlicher Maschinen gestattet wurde. Eine Sanirung der hiedurch geschaffenen Lage ist jedoch nicht möglich, so lange der Landwirth, wie dies bis vor kürzester Zeit der Fall war, gezwungen ist, Roheisen zu einem sehr hohen Preise zu kaufen, und solange die Steuerauflagen auf die nothwendigsten Consumartikel, wie Spiritus, Tabak, Beleuchtungsöl, Zucker u. s. w. nicht nur nicht vermindert, sondern sogar vergrössert werden. Eine weitere Erscheinung, die den Stand der südrussischen Landwirthschaft sehr ungünstig beeinflusst, ist der Mangel eines ausgebreiteten Bahnnetzes und des nöthigen Bahntransportmaterials. Diese Thatsache, deren schädliche Wirkung bei der Industrie sich gleichfalls geltend macht, bewirkt bei der Landwirthschaft in der Zeit der grossen Getreidetransporte Transportstockungen, durch welche das Getreide gezwungen ist, oft wochenlang auf Stationen zu lagern. Eine derartige Stockung trat im Herbste dieses Jahres bei der Südwestbahn auf der Uebergabstation Kowel und den zunächst liegenden Stationen ein, indem sich dort mehr als 60 beladene Waggons, die nach den Weichselbahnen bestimmt waren, anhäuften. Die Verwaltung der genannten Bahn sah sich gezwungen, die Annahme der Frachten für diese Linie für längere Zeit zu sistiren. Nach officiellen Angaben lagerten am 1. November l. J. 21.000 Waggons Getreide auf den Bahnstationen wegen Mangels von Transportmaterial. Dem Landwirthe ist unter diesen Transportstörungen die Möglichkeit genommen, günstige Preisconjuncturen des Marktes auszunützen, da er in der Lieferung seines Getreides auf den Markt von den Bahnen abhängig ist. Der jetzt geltende Differentialtarif ist weit davon entfernt, die Rolle eines Regulators der wirthschaftlichen Beziehungen zwischen den einzelnen Gegenden des Reiches zu spielen. Er bewirkte vielmehr eine Ueberschwemmung des Marktes durch das billiger producirte Steppengetreide zum Nachtheile der anderen Länderstrecken. Die Tarife von 1893 und 1897 weisen im Allgemeinen grosse Mängel auf, da bei ihrer Festsetzung nicht die thatsächlichen wirthschaftlichen Verhältnisse zugrunde gelegt wurden. Die Eisenbahntariffrage gestaltet sich in Russland besonders schwierig, da die transportirten Güter zumeist minderwerthig sind (Getreide) und daher von den Transportkosten mehr belastet werden und andererseits die Bahnen gerade bei diesen minderwerthigen Transporten nicht unter eine gewisse Tarifgrenze herunter gehen können, ohne ihre Rentabilität zu verlieren. Die Betriebskosten kommen hiebei durch das in Folge des Protectionismus theuere Eisen und Heizmaterial sehr hoch zu stehen. Nach den Berechnungen des Jahres 1897 stellte sich der Transportpreis per Pud in Werst in Russland auf $^1/_{44}$ Kop.,

während er in England $^1/_{16}$ Kop und in den Vereinigten Staaten $^1/_{57}$ Kop. betrug, also in Russland um 40 Percent theuerer als in England und um 30 Percent theurer als in den Vereinigten Staaten, wobei in beiden letzteren der Percentsatz der minderwerthigen Ladungen nicht so hoch wie in Russland ist.

Die im October 1900 in Petersburg einberufene Commission zur Durchsicht der Getreidetarife hat keine Sanirung der dargelegten Uebelstände herbeigeführt. Es ist die Frage aufgeworfen worden, ob nicht dem im Herbste bei Getreidetransporten sich fühlbar machenden Mangel des Transportmateriales durch entsprechende gleichmässigere Vertheilung des Transportes anderer Waaren auf die einzelnen Monate des Jahres abgeholfen werden könnte. Die statistischen Daten über die Bahntransporte der letzten Jahre weisen besonders für Südrussland eine sehr ungünstige Lage auf, da hier die Bahnen, im Herbst durch grosse Kohlentransporte aus dem Donetzer Bassin und die üblichen Getreidetransporte in Anspruch genommen, den an sie gestellten Anforderungen nicht entsprechen können, in anderen Jahreszeiten dagegen ein Theil des Transportmateriales unbenützt bleibt. Es ist berechnet worden, dass bei gleichmässiger Vertheilung der Kohlentransporte auf die einzelnen Monate der sohin im Herbst für das Getreide verbleibende Ueberschuss des Transportmateriales eine wesentliche Besserung der Transportverhältnisse zur Folge haben würde. Die oben besprochene regelmässigere Vertheilung der Frachten will man durch Einsetzung von erhöhten Tarifen in den Herbstmonaten auf jene Transporte, die keine sofortige Beförderung erfordern, herbeiführen. Das Communicationsministerium hat Ende vorigen Jahres die betheiligten Factoren zu einer diesbezüglichen Berathung nach Petersburg einbernfen.

Der durch die dargelegten Gründe bewirkte Rückgang der südrussischen Landwirthschaft hat eine immer grösser werdende Verschuldung des Bauern- und des Grossgrundbesitzerstandes zur Folge. Der Mangel eines regelrecht organisirten, kurzfristigen Meliorationscredites zwingt die Grundbesitzer, ihre Aecker in den Hypothekenbanken zu verpfänden. 56 Percent des gesammten südrussischen Grundbesitzes sind gegenwärtig mit Hypotheken belastet. Wiewohl die hier auseinandergesetzten Uebelstände ein Product der die Landwirthschaft durch Jahre hindurch beeinflussenden ungünstigen Verhältnisse sind, so ist der Ausbruch der landwirthschaftlichen Krise, wie sie thatsächlich jetzt in Südrussland vorhanden ist, durch die durchschnittlich guten Ernteergebnisse hinausgeschoben worden. Die Missernten der letzten zwei Jahre haben jedoch die Zerrüttung der bäuerlichen Wirthschaft klargelegt, und die seit Langem bestehenden Uebelstände sind nun in viel schärferem Lichte aufgetreten. Die Hilfsaction, welche im letzten Jahre der nothleidenden Bevölkerung Südrusslands seitens der Zemstwos (Landschaftsverwaltungen) und der Regierung zutheil wurde, war, obwohl umfangreich, nicht im Stande, dem Nothstande vollends abzuhelfen. Die durch die zweite, heurige Missernte geschaffene Lage versetzte aber die Landbevölkerung in ein viel acuteres Nothstandsstadium. Die Capitalien der Zemstwos sind durch die vorjährige Hilfsaction erschöpft. Die Bauern sind nicht im Stande, die im vorigen Jahre von den Zemstwos ihnen gewährten Vorschüsse für Aussaat rückzuersetzen, und bedürfen im Gegentheil neuer Unterstützung, um ihre Felder nur halbwegs bebauen zu können.

Die Anbaufläche hat sich bereits im vorigen Jahre vermindert und wird heuer in Folge Mangels an Aussaat eine weitere Einschränkung erfahren. Die Zemstwos haben, durch die bei der Hilfsaction des vorigen Jahres aufgetretenen Uebelstände belehrt, heuer dafür Sorge getragen, dass rechtzeitig genaue Auskünfte über die Ernteergebnisse in den einzelnen Bezirken eingeholt werden, um die zur Bekämpfung des Nothstandes erforderlichen Maassnahmen sofort in Angriff nehmen zu können. Die hiebei zu Tage geförderten Resultate bieten ein trauriges Bild der wirthschaftlichen Lage. In den meisten Bezirken und Gouvernements Südrusslands besagen die den Bezirks- und Gouvernements-Zemstwos-Versammlungen vorgelegten Berichte, dass die Lage der kleinen Landwirthe eine sehr ernste ist. Die Debatten in diesen Versammlungen bewegten sich fast ausschliesslich um diese Frage des Niederganges der bäuerlichen Wirthschaft und um die Mittel, wie dem Uebel abzuhelfen wäre. Die ernste Lage der südrussischen Landwirthschaft hat auch die Aufmerksamkeit der Regierung auf sich gelenkt. Der Leiter der Zemstwo-Abtheilung des Ministeriums des Innern, B. G. Sawitsch, hat im Herbste die von der Noth bedrohten südrussischen Bezirke bereist und den Berathungen der Zemstwo-Versammlungen beigewohnt. Die meisten Bezirks- und Gouvernements-Zemstwo-Versammlungen sind angesichts der Erschöpfung ihrer Mittel bei der Regierung um Aushilfe für die Nothstandsaction bittlich geworden. Für das Chersoner Gouvernement allein wurde eine Summe von 1,750.000 Rubel aus den Reichsgeldern für die Bekämpfung der Noth verlangt. Zur Ermöglichung einer Arbeitsgelegenheit für die Nothleidenden wurde in den Gouvernements Jekaterinoslaw, Cherson und Bessarabien die Inangriffnahme öffentlicher Arbeiten, soweit diese von den Zemstwos zu verrichten sind, beschlossen. Ferner wurde bei der Regierung um Erniedrigung der Tarife für den Transport von Getreide, Vieh und Viehfutter nach den nothleidenden Gegenden nachgesucht. Laut Regierungsverordnung geht die Volksverpflegungsaction von den Zemstwos in die Hände der Administration über. Für die südrussischen nothleidenden Bezirke wurde jedoch die Leitung der Hilfsaction vorderhand bei den Zemstwos belassen. Als weitere Maassnahme ist die bereits im vorigen Jahre angewendete Verabreichung von Speisen an die Nothleidenden zu erwähnen, wozu auch die Gesellschaft des Rothen Kreuzes Vieles beigetragen hat. Speciell seit der ersten Missernte muss die Thätigkeit der südrussischen Zemstwos zur Hebung der Landwirthschaft hervorgehoben werden. Es sind in den einzelnen Kreisen von den Zemstwos agronomische Aufseher bestellt worden, welche die Aufgabe haben, die Erfolge einer rationellen Bodenbearbeitung den Bauern praktisch an Musterwirthschaften zu erweisen. Zur technischen Vervollkommnung der landwirthschaftlichen Arbeiten sind die Zemstwos bestrebt, die Anwendung landwirthschaftlicher Maschinen möglichst zu fördern. Bei den meisten südrussischen Zemstwos sind hiefür in den Budgets specielle Ausgabeposten eingestellt, die derart ihre Verwendung finden, dass die Zemstwos landwirthschaftliche Maschinen auf eigene Rechnung kaufen und diese sodann an kleinere Landwirthe gegen Ratenzahlungen abgeben. Zur Besserung der Lage der kleinen Landwirthe haben sich in den letzten Jahren in einzelnen Bezirken landwirthschaftliche Artels gebildet. Der Ankauf von landwirthschaftlichen Geräthen wird bei diesen Artels auf Grund wechselseitigen Credites unter gegenseitiger Garantie erleichtert. Bei den Landwirthen, die diesen Artels beigetreten sind, ist auch hiedurch im Stande ihrer Wirthschaft eine Besserung zu verzeichnen. Nach den den Zemstwos vorliegenden Berichten beginnt in einzelnen Bezirken des Chersoner und bessarabischen Gouvernements die Hungersnoth sich schon jetzt fühlbar zu machen. Hilfsbedürftige Bauern wandern von Dorf zu Dorf und tragen zur Ausbreitung der seit vorigem Jahre hier herrschenden Typhusepidemie bei. Der unter der Leitung der Zemstwos stehende ländliche sanitäre Dienst genügt nicht den thatsächlichen Anforderungen. Die Zemstwos sind nicht im Stande, für diesen Zweck grössere Summen auszugeben, da speciell der sanitäre Dienst zu den nicht obligaten Auslagen der Zemstwos gehört. Laut officiellen Angaben umfasst ein ärztlicher

Bezirk der Landärzte in Russland durchschnittlich 1584 Quadratwerst mit 172 Niederlassungen und 42.000 Einwohnern. Diese officielle Angabe allein genügt, um die mangelhafte Organisation des ländlichen sanitären Dienstes darzuthun.

Wiewohl die meisten Zemstwos auch in dieser Beziehung eine Besserung der bestehenden Verhältnisse durch Vermehrung der ärztlichen Bezirke und der Zahl der Aerzte eines Bezirkes beschlossen haben, hat sich das bereits besprochene Verhältniss der Regierung zu den Zemstwos auch hier als schädlich erwiesen, da der langwierige Amtsweg zur Einholung der ministeriellen Genehmigung eine sofortige Abhilfe für die durch die heurige Noth verursachte Verschlimmerung der sanitären Lage der Landbevölkerung unmöglich macht. Die Viehzucht als weiterer Erwerbszweig des Landwirthes hat in Südrussland an Bedeutung verloren. Die Gründe hiefür sind auch hier in der Missernte zu suchen. Durch anhaltende Dürre mangelte es an guten Weiden und an Viehfutter für den Winter. Die Landwirthe verkaufen daher im Laufe des Winters ihr Vieh zu sehr niedrigen Preisen. So ist in manchen Bezirken des bessarabischen Gouvernements der Besitzstand der Landwirthe an Vieh auf ein Drittel herabgesunken. Die Schafzucht befindet sich in Folge der Krise am südrussischen Wollmarkte in einer sehr schlechten Lage. Nachdem die heurigen Preise von Wolle um die Hälfte ihrer früheren Höhe zurückgegangen sind, ist die Rentabilität der Schafzucht angesichts des theueren Futters in Frage gestellt. Die Preise von Hornvieh und einzelnen Producten der Viehzucht wie Käse und Fleisch sind ebenfalls gesunken. Der südrussische Weinbau gedeiht gut, kommt jedoch nur einem ganz kleinen Theile der Bevölkerung zugute, da die Weingärten zumeist in Händen grosser Weinbesitzer concentrirt sind.

In Bessarabien ist eine Ueberproduction in Wein zu verzeichnen, wodurch die Preise sehr gedrückt werden. Die Anbaufläche in Wein nimmt jährlich zu, die Ertragfähigkeit der Weingärten hat sich jedoch verringert, wozu die Phylloxera viel beitrug. 1 *ha* Weingarten im bessarabischen Gouvernement liefert jetzt durchschnittlich 32 Centner Trauben, während die frühere Ertragfähigkeit 45—55 Centner betrug. Die Hälfte dieser Trauben wird für frischen Consum verkauft, die andere Hälfte zu Wein verarbeitet. Bessarabien exportirt an Wein 184.500 *hl*, die hauptsächlich den Weg über Odessa und Warschau nehmen. Die in der Krim gewonnenen Weinsorten sind besser und werden auch im Ausland mehr gesucht und höher bezahlt. Die anhaltende Trockenheit der letzten zwei Jahre kam dem Weinbau zu statten und ist die Weinernte der letzten Jahre in Südrussland sehr gut gewesen, wodurch die Landwirthe der Gegenden, wo Wein gebaut wird sich immer mehr der Weincultur zuwenden, um hierin wenigstens einen theilweisen Ersatz für den Ausfall im Ernteergebnisse zu finden. Die Gewerbethätigkeit des südrussischen Landwirthes ist im Verhältniss zu anderen Theilen des Reiches sehr gering, während in Centralrussland und im Königreich Polen die Landindustrie einen wichtigen Nebenerwerbszweig bei der Landwirthschaft bildet. Während in den obengenannten Gegenden des Reiches die Landindustrie regelrecht betrieben wird und deren Erzeugnisse durch herumreisende Käufer Abnahme finden, ist der südrussische Bauer gezwungen, aus Mangel an Nachfrage nur über Bestellung zu arbeiten. Die Producte des südrussischen Landgewerbes stehen hoch in ihrer Art und Qualität denselben Erzeugnissen anderer Gegenden Russlands nach. Die Verarbeitung von Holz zu allerlei Haus- und Wirthschaftsgeräthen bildet den wichtigsten Theil dieser gewerblichen Thätigkeit. Die durchschnittliche Einnahme des kleinen russischen Landwirthes aus der Viehzucht und Gewerbethätigkeit beträgt nach officiellen Zusammenstellungen 2672 Rubel pro Jahr. Diese Summe erfährt soweit Südrussland in Betracht kommt in Folge der dargelegten Umstände eine weitere Herabminderung, so dass diese Erwerbszweige für die wirthschaftliche Lage der südrussischen Landbevölkerung von geringer Bedeutung sind Eine Ausnahme hievon macht das Dongebiet, wo die Viehzucht wenn sie auch in den letzten Jahren keine Fortschritte aufzuweisen hat, eine wichtige Einnahmsquelle der Bevölkerung bildet.

Mit Ausnahme von Wein- und Tabakbau und diesen Zweigen der Landwirthschaft, die der Industrie ihre Entwicklung zu verdanken haben, wie Rübenbau für Zuckerfabrication, deren rationelle Cultivirung jedoch, soweit das Gros der südrussischen Landwirthe, die bäuerliche Bevölkerung, in Betracht kommt, Vieles zu wünschen übrig lässt, ist in allen anderen Zweigen der südrussischen Landwirthschaft ein Rückgang zu verzeichnen. Die bäuerliche Bevölkerung zeigte sich dem Uebergange von der Natural- zur Geldwirthschaft nicht gewachsen. Die Thätigkeit der Regierung zur Hebung des Volkswohlstandes äussert sich nur in der Hilfsaction für die Nothleidenden. Dem Bauern wird die Möglichkeit einer durchgreifenden Reorganisirung seiner Wirthschaft nicht gegeben, er wird jedoch vor dem Hungertode geschützt. Angesichts eines derartigen Vorganges ist bei der starken Indolenz des südrussischen Bauern die immer öfter auftretende Erscheinung erklärlich, dass in den nothleidenden Gegenden ein Theil der hilfsbedürftigen Bevölkerung die sich darbietende Arbeitsgelegenheit nicht ergreift in der sicheren Voraussetzung, dass ihm auch so eine Hilfe zutheil wird. Diese die Demoralisirung der bäuerlichen Bevölkerung erweisende Thatsache ist auch unter den deutschen Colonisten, also einem culturell höher stehenden Theile der Landbevölkerung zu verzeichnen.

Auf den Südwestbahnen wurden im Jahre 1899 131 Millionen Pud Getreide gegen 155 Millionen des Jahres 1898 transportirt. Diese Differenz von 24 Millionen Pud bedeutet den Ausfall des Vorjahres in der südrussischen Ernte. Das Exportgeschäft ist ebenfalls zurückgegangen. Die Wirkung dieser misslichen Lage äussert sich in allen Zweigen des geschäftlichen Lebens. Die Thätigkeit der Creditinstitute in dieser Zeit war nicht darnach angethan, die Lage zu bessern. Es stellte sich vielmehr eine Erhöhung des Disconts ein und haben viele Banken ihre Credite eingeschränkt, so dass den darauf angewiesenen Geschäftsleuten die Möglichkeit zu ihrer weiteren Thätigkeit benommen wurde. Am deutlichsten sieht man diese geschäftliche Stockung in Odessa als dem Hafen, über welchen die grössere Hälfte des südrussischen Getreideexportes dirigirt wird. Mehrere Odessa'er Getreideexporteure sahen sich gezwungen ihre Geschäfte zu liquidiren.

Das seit Jahren latente Uebel der Stagnation in der wirthschaftlichen Entwicklung der ackerbautreibenden Bevölkerung hat durch die letzten Missernten die Form einer wirthschaftlichen Krise angenommen, die wohl durch einige Jahre guter Ernte in das frühere Stadium zurückkehren kann, deren gründliche Abhilfte jedoch nur durch Hebung des Culturniveaus der Landbevölkerung erreichbar erscheint.

CHRONIK.

Asien.

Asiatische Türkei. Es wird bestätigt, dass zwischen der Mannschaft des Scheiks von Kuëit und des Emirs von Nedschd, Ibn Raschid, ein blutiger Zusammenstoss stattgefunden hat Die Leute des Scheiks Mubarak wurden von Ibn Raschid's Mannschaften überwältigt, und es sollen ihrer 5000 Mann getödtet worden sein. Ibn Raschid habe sein Reich wieder besetzt; das Schicksal Mubarak's sei unbekannt. — Die englische und die französische Botschaft machen bei der Pforte ernste Vorstellungen wegen der neuer-

lichen Einbrüche der Kurden in das Vilajet Mossul, welche Dörfer ausgeraubt und niedergebrannt und die Christen niedergemetzelt haben. Die Pforte gibt sofort Befehl, die Schuldigen zu verhaften und für die Aufrechterhaltung der Ruhe zu sorgen.

Arabien. Um den Umtrieben des Scheiks Hamided-Din in Yemen zu begegnen, sendet der Vali dieser Provinz, Hussein Hilmi Pascha, den Obersten Ibrahim Bey gegen die Hauptorte der Saidies (muslimische Sectirer). Einige Stunden von Sanaa, der Residenz des Vali, kommt es zum Kampfe, bei dem die Türken 150 Todte und fast ebenso viele Verwundete haben und zwei Kanonen und den gesammten Train verlieren. Durch diesen Erfolg ermuthigt, rücken die Araber unter Führung des Hamided-Din bis eine Stunde vor Sanaa vor. Um diese zu bekriegen, muss der Vali neue umfangreiche Expeditionen vornehmen. Die Araber klagen, dass die türkische Politik in Yemen heute danach strebt, sie wie Ungläubige zu unterdrücken, und dass die Handlungen der Türken meist im Widerspruche mit den fundamentalen Gesetzen des Islam stehen, in dessen Namen man die Eroberung vornehmen will.

Persien. Der Grossvezir Mirza Ali Khan hat einen eingehenden Reformplan ausgearbeitet, der verwirklicht werden soll. Es wird beabsichtigt, eine europäische Verwaltung der Staatsgelder einzuführen, das Schulwesen und die Verwaltung von Post und Telegraphen zu ordnen. In allen diesen Dienstzweigen sollen Belgier die Leiter sein. — Der Schah ordnet die sofortige Erhöhung der Einfuhr- und Ausfuhrzölle an. Alle Waaren, die aus Persien nach Russland ausgeführt und aus Russland nach Persien eingeführt werden, unterliegen einem Zoll von 5 Percent ihres Werthes, und die Lebensmittel werden mit einem Ausfuhrzoll von 7·5 Percent belegt. Die Stimmung der Bevölkerung Teherans ist deshalb sehr erregt. — Das Befinden des Schah hat sich neuerdings verschlechtert.

Russisch-Centralasien. Der Bau einer Eisenbahn Orel—Taschkent wird in Angriff genommen und gleichzeitig von Orenburg und von Taschkent begonnen; der Bau der ganzen 1707 *km* langen Strecke soll in vier Jahren beendet sein.

Indien. Eine Bande von Waziris überfällt einen britischen Gepäckszug im Girdar Mullah und tödtet einige Leute.

Tibet. Räuber verwüsten Tschapa, Lentsy und Mosymien in Tibet und fangen und foltern P. Mussot, einen französischen Priester. Der Vicekönig von Setschuan sendet eine Truppe, um P. Mussot zu retten. Die Briganten bedrohen auch Ta-tsien-lu.

China. Durch einen kaiserlichen Erlass ist eine Behörde gebildet worden, bestehend aus dem Prinzen Tsching, Lihungtschang, Yungyi, Kunkang, Wangwenschao und Luchuanlin, mit Liukunyi und Tschangtschitung als Beiräthen, um die von den verschiedenen Provinzialregierungen eingegangenen Denkschriften über die Einführung von Reformen zu prüfen und aus den gemachten Vorschlägen die für die Wohlfahrt des Reiches praktischesten und bedeutendsten auszuwählen. Diese neue Behörde hat den Namen „Generalamt für Staatsangelegenheiten" erhalten und tritt an die Stelle des Staatsrathes, der abgeschafft wird. Der Kaiser von China übersendet dem Kaiser von Russland die Antwort auf das Ersuchen der russischen Regierung, das Mandschurei-Abkommen zu unterzeichnen; er erklärt, dass China die Suprematie über seine Provinzen nicht aufgeben dürfe, da sonst die anderen Mächte ermuthigt würden, dem Beispiele Russlands zu folgen, und ersucht den russischen Kaiser dringend, das Gebiet an China zurückzugeben und wohlwollend und rechtlich zu handeln. Die Localbehörden von Amoy willigen ein, dass die Insel Kulangsu im Hafen von Amoy eine internationale Niederlassung nach dem Muster von Shanghai werde. Die regulären chinesischen Truppen, welche nur zum Scheine einen allgemeinen Rückzug angetreten hatten, zeigen sich wieder an einem anderen Punkte; die Verbündeten fordern von den chinesischen Bevollmächtigten die endgiltige Säuberung von chinesischen Truppen. Auch die Boxer entwickeln wieder eine bemerkenswerthe Thätigkeit und das Räuberunwesen, an welchem auch Ausländer betheiligt sind, nimmt überhand. Südlich von Paotingfu überfallen die Boxer drei Dörfer und drohen, die Christen in der Umgegend zu tödten. Im Bezirke von Mancheng, nordöstlich von Paotingfu begeht eine andere Boxerbande Plünderungen und ihr Führer will die Stadt Mancheng angreifen. Auch in Paotingfu selbst, das in Folge der Expedition zur Grossen Mauer fast von Besatzung entblösst ist, zeigen sich Anzeichen ernster Unruhen. Das Uebel wächst und die Provinz ist in einem schlimmeren Zustande als vor drei Monaten. In Tschengtingfu findet eine Niedermetzlung von Christen statt. Räuberbanden treten nördlich und nordöstlich von Tientsin, bei Tangschau (nördlich von Peking), bei Tschangpingtschau, bei Tuningfu, westlich von Schanhaikwan und in der Gegend von Hosiwu und Mathou auf; sie werden von den Deutschen und von den Engländern und Japanern angegriffen und meist mit grossen Verlusten zurückgeschlagen und zerstreut. An der Grossen Mauer, südlich von Heischankuan, findet ein heftiger Kampf zwischen vier Colonnen Deutscher (Kettler) und den Truppen des Generals Liu statt; die Chinesen erleiden schwere Verluste, werden zersprengt und bis Kukuan verfolgt. Der beste Theil des Winterpalastes geht in Flammen auf und der deutsche General Schwarzhoff findet dabei den Tod. In der Mandschurei brechen in der Umgegend von Tschangtufu Unruhen durch Räuberbanden aus, die die Eisenbahn angreifen; die Räuber werden von der russischen Eisenbahnschutztruppe zerstreut und zum Theile gefangen genommen. In der südlichen Mandschurei findet zwischen Kobantsy und Sinminting ein grösseres Gefecht zwischen Chinesen und Russen statt, wobei die Chinesen schwere Verluste erleiden und in die Flucht geschlagen werden. Tungfuhsiang und Prinz Tuan versuchen in der Mongolei einen Aufstand hervorzurufen, doch gelingt ihnen dies nicht, da die Einwohnerschaft, der Mahnungen und Warnungen der Russen eingedenk, ruhig bleibt. In Südschantung sind die Missionäre, von der Bevölkerung gut aufgenommen, wieder in voller Thätigkeit. Alle missvergnügten Elemente in den Yangtseprovinzen, darunter die Kalaohweivereinigung, sollen im Begriffe sein, sich zu einem Aufstande zusammenzuscharen. In Peking wurden Placate angeschlagen, in welchen alle patriotischen Chinesen aufgefordert werden, sich zur Vertreibung der Fremden zu erheben. In der ganzen Provinz Schansi breitet sich eine ernste Hungersnoth aus.

Korea. Das Gericht verurtheilt den Justizminister Minkiongsak zum Tode durch den Strang, den Minister des kaiserlichen Hofes zu 15 Jahren Zwangsarbeit, und den General Tschunseimen zu lebenslänglicher Zwangsarbeit; die drei Würdenträger waren angeklagt, einen Staatsstreich geplant zu haben. Sie wollten in das Haus des russischen Gesandten eine Bombe werfen, um die fremden Truppen zu veranlassen, nach Söul einzurücken, und dann mit den Ausländern in Beziehungen treten, um unter ihrem Schutze ein neues Ministerium zu bilden; dieser Plan scheiterte aber an der Uneinigkeit der Angeklagten. — In Korea scheinen die Unruhen zu wachsen. In der Grenzstadt Samsu am Amnokflusse (an der Nordgrenze Koreas) griffen 200 bewaffnete Chinesen einige Koreaner auf koreanischem Gebiete an. Viele Häuser wurden niedergebrannt und geplündert. Schliesslich wurden die Angreifer zurückgeworfen. — Die koreanische Regierung gewährt Privatpersonen das Recht, Scheidemünzen aus Nickel und Kupfer zu prägen; die Regierung erhält monatlich 4000 $ für die Gewährung der Concession für die Münzprägung. — Auf Befehl des Kaisers werden an 32 Küstenorten zum Schutz der koreanischen Küste Festungen erbaut werden. — Ein neues Gesetz bestraft

die Opiumraucher mit dem Tode. — Vier kleine Abtheilungen russischer Marinesoldaten, die in Masampo stationirt waren, sind in Folge von Vorstellungen der japanischen Regierung zurückgezogen worden.

Japan. Der Wladiwostok gegenüberliegende japanische Hafen Matsumai wird in aller Eile neu angelegt.

Sumatra. Der Sultanats-Prätendent flüchtet sich, durch die Erfolge des Generals van Heutsz bei Samalangan in die Enge getrieben, zu den Gaju, einem an der Westküste von Atjeh in Blang-Pedir wohnenden Stamme, der früher ein Lehen des Sultanats von Atjeh bildete, jetzt aber unter niederländischer Herrschaft steht. Es scheint, dass die Gaju, die sich bisher in dem Kriege zwischen Niederland und Atjeh durchaus neutral gehalten haben, nun mit den Atjehern gemeinschaftliche Sache machen, da 500 Gaju ein niederländisches Bivouak umzingelten und erst, nachdem drei Ausfälle gegen sie gemacht worden, mit Zurücklassung von 53 Todten geflohen sind. Ob der ganze Stamm im Aufstand ist, oder ob es sich nur um das Auftreten einer vereinzelten Bande handelt, ist noch fraglich.

Philippinen. Der Behauptung, dass Aguinaldo den Vereinigten Staaten den Treueid geleistet und die Philippiner zur Niederlegung der Waffen aufgefordert habe, wird von Seite des Vertreters der philippinischen Republik in Europa, Agoncillo, widersprochen. Der philippinische General San Diko soll zum Nachfolger Aguinaldo's gewählt und zum Chef der Armee sowie gleichzeitig zum Dictator für ausserordentliche Umstände im gegenwärtigen Kriege auf den Philippinen proclamirt worden sein; das Volk der Philippinen sei entschlossen, bis zum Ende für seine Unabhängigkeit zu kämpfen. Im Norden der Insel Luzon ergaben sich 2000 Insurgenten.

Afrika.

Algier. Im Küstenbezirke, bei Miliana, bricht unter den Eingeborenen ein Aufstand aus. Die Beni Asser erheben sich und fallen plündernd und zerstörend in der Ortschaft Marguerite ein. Die Unruhen sollen durch den Marabut Hadsch ben Aissa hervorgerufen sein, der die Ausrottung der Fremden und die Wiedereinnahme alles durch die Ausländer gestohlenen Landes predigte; auch sollen englische Missionäre unter den Eingeborenen Bibeln vertheilt haben, in welchen Flugschriften lagen, die heftige Angriffe auf die französische Verwaltung enthalten und den Arabern unter englischer Herrschaft ein weit besseres Los in Aussicht stellen; auch wird der Aufstand als religiöse Bewegung gedeutet. Beim Ueberfalle wie während der Unterdrückung der Unruhen werden beiderseits einige Leute getödtet. Nach der Gefangennahme eines grossen Theiles der aufständischen Araber ist in Marguerite die Ruhe wieder hergestellt. — In der Stadt Algier finden judenfeindliche Kundgebungen statt.

Abessynien. Der Negus Menelik entschliesst sich, um sich dem Ueberhandnehmen des britischen Einflusses zu entziehen, seine Residenz nach Addis Abeba zu verlegen, und es wird an der Verlegung eifrig gearbeitet. Leontjew, der in Begleitung einiger Landsleute wieder in Dschibuti eingetroffen sein soll, wird vom Negus zum Höchstcommandirenden seiner Streitkräfte und zum Gouverneur der Aequatorprovinzen Abessyniens ernannt.

Wadai. Ein Aufstand veranlasst den Sultan von Wadai, da er sich hilflos und von den Senussijeh nicht unterstützt sieht, die Hilfe der Franzosen anzurufen, die ihm auch versprochen wird.

Französischer Sudan. Der Sohn des Sultans Rabbeh organisirt einen neuen Aufstand.

Italienisch-Nordostafrika. Der italienische Generalconsul in Sansibar kehrt aus dem unter italienischem Protectorat stehenden Midzertingebiete an der Somaliküste zurück. Er hatte die Aufgabe, die nötigen Maassregeln zur Unterdrückung des schmugglerischen Waffenhandels zu treffen und den Hauptbetheiligten an jenem Waffenschmuggel, nämlich den unter italienischem Schutze stehenden Sultan von Midzertin zum Gehorsam zu zwingen. Da der Sultan eine feindliche Haltung einnahm, wurden seine Wohnstätten in Bereda und Bender-Kassan beschossen, sein Sohn gefangen genommen und eine grosse Menge Waffen und Munition beschlagnahmt. Der Sultan selbst, welcher mit einigen seiner Leute ins Innere des Landes geflüchtet und ohne Munition war, musste sich schliesslich unterwerfen.

Britisch-Westafrika In Folge einer Meuterei von 300 Mann des westafrikanischen Regiments, die aus Kumassi ankamen, wo sie desertirt waren gehen 120 Soldaten nach Cape Coast Castle ab; daselbst sind die Geschäfte geschlossen, da man Plünderungen befürchtet. Ein Theil der Deserteure wird bei Bayin gefangen, etliche von ihnen werden erschossen, 128 ergeben sich und liefern ihre Waffen aus. Die Gefangenen werden nach Sierra Leone gebracht. (Die Desertion fand nur deshalb statt, weil die Leute darüber unzufrieden waren, dass sie länger in Kumassi zurückgehalten wurden, als ursprünglich vorgesehen war.) — Zwischen den Franzosen und Engländern herrscht während der Operationen in Gambia Eintracht. Die Franzosen verbrennen die Niederlassungen um Mandina, wo die Mörder des britischen Commissärs Zuflucht fanden. Zwei von den Mördern, Namens Bakari und Baji, und zwei Mitschuldige werden in Dumbutu zum Tode verurtheilt.

Britisch-Ostafrika. Der Mullah Abdullahi zieht sich vor den Abessyniern, die tausende von Kamelen, Pferden und Schafen erbeuteten, nach Dolbahauta zurück und wendet sich dann nach Bohotle am Südostende des Landes Haud, um dort berittene Mannschaften zu sammeln und sodann wahrscheinlich gegen Burao vorzugehen, wo die englischen Vortruppen stehen. Die in das Gebiet der Ogaden-Somali entsandte Expedition erreicht Ookurat. Der Rebell Wagascha unterstützt die Ogaden bei dem anhaltenden Widerstand, den diese dem Vormarsch der Truppen entgegensetzen. An verschiedenen Punkten finden heftige Kämpfe statt. Der Feind wird überall mit Verlusten zurückgeschlagen, die Dörfer der Aufständischen werden niedergebrannt und ihre Ernten vernichtet. Ein Häuptling ergibt sich, ein anderer wird getödtet. Die britische Autorität ist wieder hergestellt. Die Expedition hat eine sudanische Garnison in Meruda errichtet und dann den Rückmarsch angetreten. (Einem anderen Berichte zufolge hat die englische Expedition etliche Wochen vorher eine empfindliche Niederlage durch die Somalis erlitten. Unter dem Verluste einer grossen Menge Todter und Verwundeter seien die englischen Truppen von den überlegenen Somalis zurückgeschlagen worden und hätten sich auf Kismayu zurückziehen müssen. 8000 Somalis unter dem Häuptling Abdallah standen dicht vor Kismayu und drohten auch gegen den Süden des britischen Schutzgebietes vorzugehen. Der Sultan von Sansibar sei seitens des englischen Kriegsamtes zur sofortigen Entsendung der verfügbaren Sultanstruppen nach Mombassa aufgefordert worden und sei diesem Verlangen nachgekommen.)

Südafrikanische Republik. Die Buren erscheinen überall in kleinen Abtheilungen: an mehreren Orten finden Zusammenstösse, Scharmützel und Gefechte statt. Bei Sanddrift, Dewetsdorp, Klerksdorp und Klipdam erleiden die Buren, bei Badfontein und bei Kroonstadt die Engländer Niederlagen. Die Engländer besetzen Doolstroom und Bathfontein sowie Roos-Senekal, wo bis vor Kurzem Schalk Burger und die Regierung der Buren ihren Sitz hatten. Ein Burencommando ergibt sich in der Nähe von Middelburg. Die Buren greifen den Ort Malatini im Zululande an, werden aber von der Polizei, die den Ort vertheidigt, zurückgeschlagen und ziehen sich über die Grenze zurück.

Deutsch-Südwestafrika. Ein Aufstand der Bastards von Grotfontein wird durch das energische Vorgehen der Schutztruppe nach einem kleinen Gefechte

unterdrückt; die Verluste der deutschen Schutztruppe sind gering. Die Bastards ergeben sich einem von Witboi gesandten Commando.

Australien.

Neuguinea. Am Flyriver werden zwei Missionäre und zwölf farbige Missionszöglinge von den Eingeborenen ermordet. Einer der ermordeten Missionäre hatte versucht, zwischen den im Kampfe liegenden feindlichen Stämmen Frieden zu stiften.

WÄHRUNGS-, MAASS- UND GEWICHTSVERHÄLTNISSE IN BASRAH.

(Specialbericht des k. und k. Consulates in Bagdad.)

Währung. In Basrah existiren folgende Währungssysteme nebeneinander:

1. Im Grosshandel mit allen Landesproducten ausser Datteln und im Devisenhandel: die Rechnung nach *Kran sagh*, einer nur nominell existirenden Rechnungseinheit, von welcher bei dem derzeitigen Curse $34^{40}/_{100}$ auf ein türkisches Pfund fallen. 1 Kran sagh entspricht daher annähernd K. 0·63.

2. Im Dattelhandel: die Rechnung nach *Schami*, ebenfalls bloss einer Rechnungseinheit, von der $15^1/_2$ auf das türkische Pfund und 29 auf den Silbermedjidié entfallen. Der Schami wird nominell in 10 Piaster à 10 Dokra eingetheilt und entspricht ca. K. 1·39.

3. Im Handel mit Ostindien und dem persischen Golfe: die Rupieewährung.

4. Bei den türkischen Behörden: die Constantinopler Piasterwährung.

5. Im Bazar- und Detailhandel die Rechnung nach *Kran abiad*, auch Kran tschuruk genannt, von welchen $50^1/_2$ ein türkisches Pfund ausmachen. Der *Kran abiad* wird durch die in Basrah noch zahlreich circulirenden älteren persischen Silbermünzen der Kranwährung repräsentirt. Die neueren persischen Krans heissen hingegen Kran tscherch und ist die usancenmässige Relation zwischen beiden folgende: 1 türkisches Pfund = 50 Kran tscherch = $50^1/_2$ Kran abiad. Der Kran abiad ist etwa K. 0·43. Derselbe zerfällt in 10 Kamari à 4 Pul safar oder Adschmi. Der Kamari war vor einigen Jahren mit dem türkischen 10 Para-Stück (Metallique) identisch, ist jetzt jedoch geringwerthiger, so dass 8 Metalliques bereits einen Kran abiad ausmachen. Der Pul safar oder Adschmi wird durch eine kleine persische Kupfermünze dargestellt.

6. Der Maria Theresien-Thaler (Rijal) im Verkehre mit Arabien.

Das Verhältniss der einzelnen Münzen zu einander ist in Basrah stets — namentlich aber im Herbste als der Dattelsaison — ungemein variabel, so dass die folgenden Curse der wichtigsten Circulationsmünzen nur momentane Geltung haben können. Dieselben sind nach den beiden im Handel wichtigsten Rechnungseinheiten (Kran sagh und Kran abiad) angegeben.

	Kran sagh	Kran abiad
1 türkisches Pfund	$34^{40}/_{100}$	$50^{50}/_{100}$
1 Sovereign	$38^{50}/_{100}$	55
1 20 Francs-Stück	30	43
1 russischer Halb-Imperial	31	$44^{50}/_{100}$
1 Silbermejidié	$6^{34}/_{100}$	$9^{25}/_{100}$
1 Rupie	$2^{47}/_{100}$	$3^{60}/_{100}$
1 Maria Theresien-Thaler	$3^{57}/_{100}$	$5^{25}/_{100}$

Längenmaasse. 1. Der Yard unter dem Namen „Draa Basrah". 2. Die „Draa Haleb" = ca. 70 *cm*.

Flächenmaasse. Neben der in der gesammten Türkei gebräuchlichen Dönümrechnung gibt es in Basrah für die Ausmessung der Dattelplantagen eine specielle locale Abart des in ganz Mesopotamien üblichen „Dscherib", welches eigentlich den Raum bezeichnen soll, auf welchem 100 Palmen stehen. In Basrah entspricht das „Dscherib" etwa 3500 m^2.

Gewichte. Die Grundlage sämmtlicher in Basrah üblichen Handelsgewichte ist die Constantinopler Oka (hier Hukka Stambul oder Asitane genannt), welche in 400 Dramm zerfällt und ca. $1^1/_4$ *kg* entspricht. Die Vielfachen dieser Einheit sind jedoch je nach dem zu wägenden Artikel sehr verschiedene:

a) Im Getreidehandel:
1 Vekkija Basrah = $2^1/_4$ Hukka Asitane.
1 (Getreide-) Man = 24 Vekkija Basrah = 60 Hukka Asitana.
1 Taghar = 20 (Getreide-) Man = 480 Vekkija Basrah = 1200 Hukka Asitane.

b) Im Dattelhandel:
1 grosse Kara = 2000 Hukka Asitane.
1 kleine „ = 1000 „ „

c) Im Handel mit Kaffee und Henna:
1 (Kaffee-) Man = 50 Hukka Asitane.

d) Im sonstigen Colonialienhandel, namentlich für Zucker:
1 (Attari-) Man = 10 Hukka Asitane.

MISCELLEN.

Belgien und der Congo-Freistaat. Der belgische Ministerpräsident De Smet de Naeyer brachte einen Gesetzentwurf ein, welcher folgenden Wortlaut hat: „Die Rückzahlung der dem Congostaat laut Convention vom 3. Juli 1890 und gemäss Gesetz vom 29. Juni 1891 vorgestreckten Summen sowie auch die Zinsenzahlung auf dieselben Summen wird vertagt. Im Falle, dass Belgien darauf verzichten würde, die Annexion des Congostaates anzunehmen, treten die finanziellen Verpflichtungen von jenem Augenblicke an wieder in Kraft." Dieses Project ist eine Vertagung der in den Congoconventionen enthaltenen Bestimmungen. Belgien hält sich das Recht vor, gegebenen Falles den Congostaat zu annectiren, und bezahlt dieses Recht mit einem unbestimmten Zahlungsaufschub für die Congoregierung. Dieses Project hat in den verschiedensten Kreisen Belgiens die verschiedenste Beurtheilung gefunden, und die Hauptströmungen lassen sich etwa folgendermaassen zusammenfassen. Zur Lösung der Frage stehen drei Wege offen: die sofortige Annectirung an Belgien, die Erneuerung der Convention von 1890 oder endlich die von der Regierung vorgeschlagene Solution. Alle drei Systeme haben ihre Anhänger. Das von der Regierung vorgeschlagene Project scheint der Congoregierung sehr genehm zu sein. Nicht so ist es dem belgischen Parlamente. Ein Theil der conservativen Rechten, unter der Führung des früheren Ministers und Staatsministers Beernaert, der die Convention von 1890 abschloss, ist der Ansicht, dass diese Convention ein todter Buchstabe geworden ist. Belgien verliert alle Anrechte auf eine Annexion, und dies ist um so gefährlicher, als sich 1884 bereits Frankreich ein Vorkaufsrecht gesichert hat. Dem Regierungsproject, sagt Beernaert, sind keine genügenden Garantien beigegeben. Das Project entzieht Belgien endlich jedes Recht der Controle. Deshalb schlägt Beernaert vor, die Concession von 1890 zu erneuern und, wenn dies nicht möglich ist, den Congostaat sofort zu annectiren. Ebenfalls grundsätzlich Anhänger der Annexion, glaubt ein anderer Theil der conservativen Rechten jedoch, Belgien sei für die Annectirung nicht reif; eine neue Convention fänden sie zwar besser, sind aber der Ansicht, dass der Wortlaut des Testamentes des Königs sowie der Brief Van Eetvelde's eine genügende Garantie bilden, und sie entschlossen sich deshalb in Ermangelung eines Besseren für das Regierungsproject. Dieses vertheidigt Ministerpräsident De Smet de Naeyer, indem er hervorhebt, dass die Versprechungen des Congostaates eine genügende Garantie bieten. Es ist unannehmbar, dass König Leopold, welcher seit 28 Jahren daran arbeitet, Belgien eine Colonie zu schenken, jetzt dieselbe seinem Lande entführen wollte. In Anbetracht dessen will auch der Congostaat eine neue Convention nicht abschliessen, dieselbe sehe wie ein Misstrauen aus, umsomehr, da auch die Unterschrift Eetvelde's eine Garantie bietet. Die Ansicht des Premiers hatte in den parlamentarischen Sectionen die Oberhand, und diese Körperschaften nehmen das Regierungsproject an. Es steht allerdings die Discussion in der Centralsection noch aus und da die Debatte im Plenum nur erst Ende dieses Monates stattfinden wird, dauert die Bekämpfung des Projectes fort. Die liberale Linke der Kammern spricht sich für die sofortige Annexion aus. Die Socialisten erkennen als Gegner jeder Colonialpolitik zwar an, dass die Annexion das einzig Logische für Belgien sein würde, erklären aber, dass sie ebenso gegen das Regierungsproject wie auch gegen ein eventuelles Annectirungsproject stimmen würden. Hätte man eine Erneuerung der Convention vorgeschlagen, würden sie sehr wahrscheinlich auch gegen dieselbe gestimmt haben. Schwerer fällt in die Wagschale die Meinung der Finanz- und Handelswelt. Dieselbe trat in einer Versammlung der „Union Syndicale",

einer Art freier Handels- und Gewerbekammer, zu Tage. Einstimmig wurde da beschlossen, die Kammer aufzufordern, das Regierungsproject abzulehnen, die sofortige Uebernahme des Congostaates zu verfügen und die Verwaltung dem König für dessen Lebzeiten zu überlassen. Die Ehre und Zukunft Belgiens fordere, sagt der Beschluss, dass der Congostaat, der schon in Wirklichkeit belgisch ist und der sich mit Hilfe belgischen Capitals, das heute mit 360 Millionen Francs in dortigen Colonialunternehmungen betheiligt ist, entwickeln durfte, durch einen parlamentarischen Beschluss Belgien auch rechtlich angegliedert werde. Diese Ansicht hat viele Anhänger, und man meldet bereits, verschiedene katholische und liberale Abgeordnete werden ein Annectirungsproject einbringen.

Reform des Zollwesens in Persien. Aus Teheran wird der „Allg. Ztg." unterm 14. April geschrieben: „Gestern ist ein Gesetz veröffentlicht worden, wie es wichtiger für den Handel und wohlthätiger für das ganze Volk seit Langem — man kann wohl sagen, seit Beginn der Kadjaren-Dynastie — nicht erlassen worden ist. Es betrifft die Abschaffung sämmtlicher Zölle und Wegegelder im Innern des Landes und die Erhebung einheitlicher Ein- und Ausfuhrzölle. Der weite Blick, den der Schah und der Grosswesir durch Erlass dieses auf vernünftigen nationalökonomischen Grundsätzen basirten Gesetzes bewiesen haben, welches mit durch Jahrhunderte geheiligten Missbräuchen aufräumt, gereicht ihnen zur Ehre, noch mehr aber dem eigentlichen Urheber, dem Oberzolldirector Naus, der dadurch ein wahrer Wohlthäter des Landes geworden ist.

Der Eingang des Gesetzes lautet: „Da die Staaten Europas die am besten verwalteten sind und dort seit langer Zeit alle inneren Zölle aufgehoben sind, was eine bedeutende Verbilligung der Lebensmittel für das Volk und ein Aufblühen des Handels zur Folge hatte, so befehlen wir die sofortige Aufhebung aller Zölle, Wegegelder und sonstigen Abgaben im Innern unseres Reiches u. s. w." Sodann wird die gleichmässige Erhebung eines Ein- und Ausfuhrzolles von 5 Percent vom Werthe für persische und fremde Unterthanen angeordnet. Gleichzeitig soll beim Eintritt der Waaren ein einmaliges Wegegeld bis zum Bestimmungsort oder bei Durchgangsgut bis zum Verlassen des Landes im Betrage von 44 Pf. per Ladung von 120 *kg* gleich beim Eingangszollamt erhoben werden. Der Handelsverkehr im Innern ist von allen Abgaben absolut frei. Es mag nicht leicht gewesen sein, die Bedenken der Regierung gegen eine so tief einschneidende Neuerung zu überwinden, aber der Oberzolldirector hatte den ungewöhnlichen Erfolg seiner Verwaltung in die Waagschale zu werfen, auf Grund dessen er durch Zahlen nachweisen konnte, dass diese Aenderung ebenso sehr zum Wohle des Volkes als zum Besten der Staatscasse gereichen wird. Bei dem bisherigen Verpachtungssystem beliefen sich die Einkünfte aus den Zöllen von ganz Persien niemals auf mehr als 4 Millionen Mark. Bei sehr mässigem Anschlage werden sie bei der jetzigen Art der Erhebung wenigstens das Doppelte ergeben. Zieht man davon die für Verzinsung und Amortisation der russischen Anleihe nöthigen 3 Millionen Mark ab, so verbleibt noch immer ein Plus von 5 Millionen Mark, das heisst 1 Million Mark mehr, als früher die gesammte Zolleinnahme Persiens betrug. Der Hauptunterschied zwischen früher und jetzt ist der, dass bisher die persischen Importeure nur 2—3 Percent vom Werthe Eingangszoll bezahlten, während von den Fremden die vertragsmässigen 5 Percent erhoben wurden; da aber durch die verschiedenen Stadtzölle und Wegegelder bis zum Bestimmungsort, z. B. von Buschir bis Teheran, schliesslich 12—15 Percent zu zahlen waren, so sind auch die einheimischen Kaufleute mit der gleichmässigen Erhebung von 5 Percent sehr zufrieden. Man kann wohl behaupten, dass erst jetzt nach dem Fall der mittelalterlichen inneren Zollschranken ganz Persien ein zusammenhängendes wirthschaftliches Gebiet geworden ist. Mit wie grossen Schwierigkeiten übrigens die Zollverwaltung noch manchmal zu kämpfen hat und wie noch immer die halbwilde Bevölkerung des äussersten Südens gegen Gesetz und Ordnung sich auflehnt, zeigt ein Vorfall aus jüngster Zeit. In einem kleinen Hafen des Persischen Golfs wurde versucht, Waffen, deren Einfuhr in ganz Persien verboten ist, zu landen; die Zollbeamten widersetzten sich diesem Vorhaben; die Localbehörden und das Volk, beide wahrscheinlich gleichmässig bei der Sache interessirt, stellten sich auf die Seite der Schmuggler und es kam zur Anwendung von Waffengewalt, wobei es Todte und Verwundete gesetzt haben soll. Die Stadtzölle lasteten besonders schwer auf Handel und Verkehr und vertheuerten die nothwendigsten Lebensmittel unverhältnissmässig. Hier in Teheran z. B. durften die Landesproducte nur durch ein bestimmtes Stadtthor eingeführt werden, dann wurden sie auf einen besonderen, am äussersten Ende der Stadt befindlichen Marktplatz geleitet, wo der Käufer die Abgaben entrichen musste, die natürlich verpachtet war; die Waare musste auf einer wiederum verpachteten Waage gewogen werden, gegen Zahlung einer nochmaligen Abgabe, und dass auch hier die Verluste beträchtlich waren, zeigt der Umstand, dass die zurückbleibenden Abfälle von Getreide, Fourage u. s. w. wiederum in Pacht gegeben waren. Die Regierung hatte das Interesse, die Pachtsumme möglichst in die Höhe zu schrauben, wodurch sich der Pächter berechtigt glaubte, die Abgabe zu erhöhen.

Einen weiteren wichtigen Fortschritt in der Staatsverwaltung bedeutet die ebenfalls von Herrn Naus angeregte und nunmehr durchgeführte Verstaatlichung der Post. Der bisherige persische Postminister ist abgesetzt worden, und ein Schwiegersohn des Schah, der schon vor einigen Jahren an der Spitze der Postverwaltung stand, ist an seine Stelle getreten. Es ist aber Vorsorge getroffen, dass eine Verwendung der Einkünfte zum Privatvortheil des Postministers ausgeschlossen ist, denn die Verfügung über die Gelder liegt in der Hand des Grosswesirs. Durch verbesserte Organisation des Dienstes erhalten wir jetzt unsere Briefe aus Europa in der unerhört kurzen Zeit von 11—12 Tagen, während sie früher einen Monat unterwegs waren."

Wirthschaftliches aus Madagascar. Wie aus Paris berichtet wird, sind die Vorarbeiten für den Bau von Eisenbahnen auf Madagascar in vollem Gang. In Tamatave werden zwei grosse Depôts für das rollende Material gebaut und ein grosser Lagerplatz für die fremden Arbeiter eingerichtet, innerhalb dessen auch für Spitäler und Ambulanzen gesorgt ist. Auf Grund der Erfahrungen im Sudan und im Tonking bemüht sich sonach General Gallieni, den Gefahren vorzubeugen, die aus dem Bau von Eisenbahnen in ungesunden Gegenden früher erwuchsen. Die Stadt Tamatave, von der aus der Verkehr in die Umgebung strahlenförmig sich verbreitet, erfährt einen vollständigen Umbau. Ein grosser Boulevard und eine Stadtbahn zur Verbindung der einzelnen Bezirke sind im Bau begriffen Ansiedler und Unternehmer wetteifern in dem Bemühen, Tamatave den Charakter einer grossen Hafenstadt zu verleihen, und in ein, zwei Jahren dürfte wohl dieses Ziel erreicht sein. Im Jahre 1900 betrug die Einfuhr der Insel 12,499 150 Frs., um 1,905.677 Frs. mehr als im Vorjahre; die Ausfuhr 4 913.000 Frs., um 2,556.083 Frs. mehr als im Vorjahre. Die Hauptausfuhrartikel bilden thierische Abfallproducte, wie Häute, Federn u. dgl., Oele und vegetabilische Säfte, Metalle, Goldstaub, Colonialwaaren u. A. m.

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER.

DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE
VORMALS CH. REISSER & M. WERTHNER.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

FAHRPLAN.

Giltig ab 1. Mai 1901. * Nur im Mai. ** Ab 1. Juni.

Giltig ab 1. Mai 1901.

S. Z. 4/a I. II. III.	S. Z. 4 I. II. III.	P. Z. 14 I. II. III.	P. Z. 8 I. II. III.	P. Z. †16 I. II.	P. Z. 12 I. II. III.	S. Z. 2/b I. II.	S. Z. 2 I. II. III.	P. Z. 10 I. II. III.	S. Z. 6 I. II. III.			P. Z. 13 I. II. III.	S. Z. 3 I. II. III.	S. Z. 3/a I. II. III.	P. Z. 7 I. II. III.	P. Z. †15 I. II. III.	P. Z. 9 I. II. III.	S. Z. 5 I. II. III.	S. Z. 1/b I. II.	S. Z. 1 I. II. III.	P. Z. 11 I. II. III.
740	815	910	110	350	430	700	825	810	945	ab	**Wien** (Südbahnhof)	an	753	850	945	635	900	405	830	645	915	105
e810	.	948	e144	.	508	.	e856	956	.	an	**Baden**	an	714	.	914	559	.	330	.	.	.	1227
834	902	1032	211	438	537	751	924	1021	1036	⫻	**Wiener-Neustadt**	⫻	629	758	852	522	810	301	731	555	824	1152
1012	1038	1253	422	610	752	930	1109	1208	1210		**Semmering**		429	646	731	319	650	101	616	441	708	1002
1035	1059	123	454	635	821	951	1130	129	1231		**Mürzzuschlag**		352	620	700	291	618	1213	550	412	637	925
1109	1256	**225	554	*810	**911	.	.	.	.		**Neuberg**		.	.	612	.	530	1119	.	.	530	.
1119	.	236	609		931	.	.	259	.		**Kapfenberg**		221	.	557	1217	547	1021	.	.	.	816
143	.	.	836		.	.	.	.	.		**Au-Seewiesen**		1150	.	405	.		.	.	.	.	515
1126	1143	243	629		938	1029	1218	308	115		**Bruck a. d. M.**		215	523	550	1235		1007	451	314	534	809
1145	.	343	819		1051	1218	.	415	.		**Leoben**		140	.	520	1119		911	.	.	455	619
235	.	803	.		.	.	.	950	.		**Eisenerz**		1025	.	1025	528		558	.	.	.	.
216	.	556	.	) Verkehrt nur an Wochentagen vom 10. Mai an.	141	1041	.	703	.		**Selzthal**		1050	.	231	837	) Verkehrt nur an Wochentagen vom 10. Mai an.	.	.	.	221	221
**759	.	352	.		808	808	.	609	.		**Wörgl**		.	.	.	1046		.	.	.	746	746
**920	.	525	.		919	919	.	750	.		**Innsbruck**		.	.	.	858		.	.	.	633	633
427	.	1027	.		637	718	.	1120	.		**Villach**		.	1220	.	451		.	.	.	928	.
1100	.	.	.		210	210	.	1025	.		**Venedig**		.	.	445	512		.	.	.	210	.
	1215	430	818		1100	1139	120	504	213		**Graz**		1235	420		1003		805	319	207	431	613
	150	639	1028			.	.	658	.		**Spielfeld**		1013	320		810		601	.	.	.	
	432	756	.			.	.	813	.		**Purkla** (Gleichenb.)		.	1031		517		418	.	.	.	
	630	.	.			.	.	1017	.		**Luttenberg**		.	840		316		.	.	.	.	
	211	715	1112			1253	236	741	323		**Marburg** (Hptbhf.)		910	256		740		537	230	1250	310	
	645	1132	617			.	617	108	617		**Klagenfurt**		545	1009		215		1148	1148	735	1148	
	815	101	712			.	712	237	712		**Villach**		.	835		1215		1056	1056	513	1056	
	105	738	1046			.	1046	721	1046		**Toblach**		.	.		734		748	747	100	743	
	600	1203	145			.	145	1116	145		**Bozen Gries**		.	.		1215		419	419	840	419	
	745	155	900			.	900	.	900		**Meran**		.	.		.		300	301	610	301	
	744	130	313			.	313	.	313		**Trient**		.	.		1058		249	249	721	249	
	829	212	357			.	557	.	357		**Mori**		.	.		957		211	214	611	214	
	950	329	509			.	509	.	509		**Arco**		.	.		813		107	107	.	107	
	1008	346	526			.	526	.	526		**Riva**		.	.		756		1250	1250	.	1250	
	1023	420	605			.	605	.	605		**Verona**		.	.		635		1155	1155	500	1155	
	239	751	1209			.	905	828			**Pragerhof**		851	229		653		432		.	238	
	318	853	349			.	349	939			**Pettau**		722	115		529		156		.	156	
	314	944	140			209	412	1003			**Cilli**		728	129		521		250		1131	133	
	416	1019	224			239	442	1012			**Steinbrück**		658	1257		410		207		1101	101	
	748	.	.			.	721	420			**Agram**		.	750		1254		910		.	910	
	533	1157	431			350	553	1243			**Laibach**		520	1119		251		1215		932	1151	
	726	326	723			541	743	328			**St. Peter in Krain**		243	952		1230		914		818	1015	
	937	.	917			.	917	.			**Abbazia-Matt.**		.	808		.		828		531	823	
	958	.	938			.	938	.			**Fiume**		.	742		.		752		500	752	
	1110	.	100			.	100	915			**Pola**		.	520		.		200		200	615	
	854	520	912			642	900	451			**Nabresina**		1237	842		1051		715		706	850	
	.	1017	630			1047	.	930			Venedig via Cerrignano		.	.		525		1020		1020	.	
	1000	846	1118			846	1008	634			**Görz**		.	705		925		521		521	657	
	857	.	616			.	210	1105			Venedig via Cormons		.	1025		415		1035		1035	210	
	230	.	.			.	559	205			**Bologna**		.	610		205		450		451	1035	
	603	.	.			.	1045	634			**Florenz**		.	300		900		1050		1050	610	
	1125	.	.			.	640	110			**Rom**		.	930		230		910		910	1110	
	700	.	.			.	136	635			**Neapel**		.	1115		853		1105		1105	655	
	225	.	.			.	735	615			**Mailand**		.	105		1123		.		.	735	
	655	.	.			.	1145	1012		⫻	**Genua**	⫻	.	835		655		.		.	303	
	1247	.	.			.	1018	637		⫻	**Nizza**	⫻	.	1220		.		.		.	325	
	900	615	1025			710	940	535		an	**Triest**	ab	1130	800		935		600		635	815	
				650	740	1050	1130	215	530	ab	**Wien** (Südbahnhof)	an	542	952	140	507	533	1150	935	Die links von den Stationsnamen stehenden Zeitangaben sind von oben nach unten, die rechts stehenden von unten nach oben zu lesen.	
Die **Nachtzeiten** von 600 Abds. bis 559 Früh sind durch **Unterstreichen** der Minutenziffern bezeichnet.				922	1040	1252	300	511	800	an	**Sopron**	an	601	723	1102	120	330	826	627		
				1055	1235	207		718	934	⫻	**Szombathely**	⫻	400	550	900		219	643	437		
				135	310	408		1022			**Nagy-Kanizsa**		1250		600		1220		200		
				845	919	845					**Zágráb**		739				707		.		
				441	718	618				⫻	**Barcs**	⫻	930				850		1110		
				1000	120					an	**Pakrácz**	ab	250						600		

Schlafwagen (I. Classe): Calais-Ostende-Wien-Triest (Wien ab 700, Wien an 645), Wien-Abbazia-Fiume via St. Peter (Wien ab 825, Wien an 915), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala (Wien ab 945, Wien an 830).

Directe Wagen (I., II. Classe): Wien-Leoben-Venedig-Mailand, Klagenfurt und Villach, und Wien-Pontafel (auch III. Classe) (Wien ab 740, Wien an 915), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala, Wien-Marburg-Franzensfeste, bis Ende Mai Meran (Wien ab 945, Wien an 830), Wien-Abbazia, Fiume (Wien ab 815, 825, Wien an 850, 915), Wien-Görz-Cormons, Wien-Pola (Wien ab 815, Wien an 850), Wien-Görz-Udine (Wien ab 825, Wien an 915). Wien-Sopron-Pécs-Essegg (Wien ab 650, 740, Wien an 855, 935), Wien-Sopron-Zákány-Agram (Wien ab 1050, Wien an 535).

Fahrpläne sämmtlicher Linien im Taschenformat sind bei den Bahnhof-Cassen, jene für die Wiener Localstrecken auch in den Tabak-Trafiken käuflich zu haben.

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements

WIEN

II., Czerningasse Nr. 3, 4, 5 und 7

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für **Petroleum, Gas, Oel** und elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher **gratis** und **franco**.

Export nach allen Weltgegenden.

Soeben erschienen:

Zoll-Compass 1900/1901

II. Theil

enthaltend die Zolltarife von

Kreta, *Rumänien,*
Malta, *Russland,*
Montenegro, *Schweden,*
Niederlande, *Schweiz,*
Norwegen, *Serbien,*
Oesterreich-Ungarn, *Spanien* und *Türkei*
Portugal,

nach dem Stande vom December 1900.

In den bisher erschienenen zwei ersten Theilen liegen somit die Zolltarife **sämmtlicher europäischer Staaten,** nach dem neuesten Stande redigirt, vor.

Der in Kürze erscheinende III. Theil soll die Zolltarife der wichtigsten aussereuropäischeen Gebiete zur Veröffentlichung bringen.

Das Werk wird **nur im Abonnement** auf alle drei Theile zum Preise von **18 Kronen** abgegeben. Zu beziehen durch das k. k. österr. Handels-Museum sowie durch jede Buchhandlung. — Für Deutschland alleiniger Vertrieb durch E. J. Mittler & Sohn, Berlin SW.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sommer 1901. Kürzeste und bequemste **Schnellzugs-Verbindungen.** Sommer 1901.

Gültig vom 1. Mai 1901.

Wien S.-Bhn.-Italien (Abbazia-Mattuglie-Görz-Triest).

7 00	8 15	8 25	ab	**Wien S.-Bhn.**	an	9 15	8 50	6 45
9 17	9 37	9 17	an	**Abbazia-Matt.**	ab	8 23	8 08	5 31
7 10	9 00	9 40		**Triest**		8 15	8 00	6 35
8 46	10 00	10 08		**Görz**		6 57	7 05	5 21
*10 47	8 57	2 10		**Venedig**		2 10	10 25	*10 20
	2 25	7 35		**Mailand**		7 35	1 05	
	6 03	10 45		**Florenz**		6 10	3 00	
	11 25	6 40		**Rom**		11 10	9 30	
	7 00	1 36	an	**Neapel**	ab	6 53	11 15	

* Via Cervignano.

Wien-Südtirol (Meran-Arco-Riva).

9 45	ab	**Wien S.-Bhn.**	an	8 30
7 12	an	**Villach**	ab	10 56
1 45		**Bozen-Gries**		4 19
3 00		**Meran**		3 01
3 13		**Trient**		2 49
3 18		**Roveredo**		2 22
3 57		**Mori**		2 14
5 09		**Arco**		1 07
5 26		**Riva**		12 50
4 14	an	**Ala**	ab	1 57

Brenner-Route.

*10 15	10 25	7 50	ab	**Berlin**	an	6 10	*8 15	8 46
12 35	1 13	10 45		**Leipzig**		3 21	5 50	6 00
—	11 25	8 55		**Dresden**		5 50	—	7 30
8 41	11 11	10 10		**München**		5 05	10 03	6 40
11 33	2 59	1 43	ab	**Innsbruck**	an	12 45	6 59	2 23
3 10	7 37	6 00	an	**Bozen-Gries**	ab	8 40	3 06	9 44
4 50	8 52	7 45		**Meran**		6 40	1 42	8 15
4 19	8 38	7 44		**Trient**		7 21	1 53	7 55
—	9 09	8 21		**Roveredo**		6 51	—	7 23
6 05	11 02	10 23		**Verona**		5 00	11 55	4 50
*8 55	6 15	2 25		**Mailand**		11 25	*9 25	1 05
—	6 34	6 03		**Florenz**		9 10	—	6 10
—	1 10	11 25		**Rom**		2 30	—	11 10
—	6 35	7 00	an	**Neapel**	ab	8 53	—	6 00

* Nord-Süd-Express- (Luxus-) Zug nach und von Cannes bis Mitte Mai, nach und von Mailand bis Ende Mai, sodann nur bis Verona täglich.

Ungarn-Tirol.

10 00	8 00	8 00	ab	**Budapest**	an	9 53	9 20	6 32
1 08	6 45	6 17	an	**Klagenfurt**	ab	11 48	10 09	2 15
2 37	8 15	7 12		**Villach**		10 06	8 35	12 45
2 33	7 09	4 23		**Innsbruck**		2 39	.	1 43
6 40	1 10	9 20		**München**		1 11	.	10 10
11 16	6 00	1 45		**Bozen-Gries**		4 19	.	12 45
.	7 45	3 00		**Meran**		3 01	.	.
.	7 44	3 18		**Trient**		2 49	.	10 58
.	8 21	3 48		**Roveredo**		2 22	.	10 10
.	8 29	3 57		**Mori**		2 14	.	9 57
.	9 50	5 09		**Arco**		1 07	.	8 13
.	10 08	5 26		**Riva**		12 50	.	7 56
.	8 46	4 14	an	**Ala**	ab	1 57	.	9 34

Ostende-Wien-(Triest-) Expresszug.

täglich

10 00	ab	**London**	an	4 48
4 48		**Ostende**		9 50
7 00		**Wien S.-Bhn.**		6 45
9 17	an	**Abbazia-Matt.**	ab	8 23
7 10	an	**Triest**	ab	6 35

täglich

Directer Schlafwagen-Verkehr nach und von Triest.

St. Petersburg-Wien-Nizza-Expresszug

(Wien S.-Bhn.-Nizza-Cannes)

Verkehrt von Mitte November bis Ende April.

Sonntag Montag — täglich

9 10	ab	**St. Petersburg**	an	11 30
6 36	ab	**Warschau**	an	2 13
11 25	ab	**Wien S.-Bhn.**	an	6 10
3 20	an	**Leoben**	ab	2 10
1 20		**Venedig**		3 16
6 10		**Mailand**		10 —
2 22		**Nizza**		12 06
3 03	an	**Cannes**	ab	11 18

täglich — Samstag Freitag

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXVII. Jahrgang. WIEN, JUNI 1901. Nr. 6 Beilage.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 18.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:

Ganzjährig K. 10·—, M. 10·—, Frs. 12·50 ohne Postversendung.
„ K. 11·20, M. 11·20, Frs. 14·— mit „

Insertionsbedingungen:

Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite K. 10·—.

Im Verlage des k. k. österr. Handels-Museums

erscheint jeden Donnerstag die volkswirthschaftliche Wochenschrift

„Das Handels-Museum“

mit der Beilage

Monats- und Quartalsberichte der k. und k. österr-ungar. Consularämter.

Giltig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd“.

Giltig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Triest—Kobe.

(Indien—China—Japan.) Sechs Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung Fiumes) am 7. der Monate Februar, März, April, November, December, Jänner (1902) über Port Saïd, Suez, Aden direct nach Colombo, dann weiter nach Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe. — Sechs weitere Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung Fiumes) am 25. der Monate April, Mai, Juni, Juli, August und September. Auf diesen Fahrten werden ausser den obengenannten auch noch die Häfen von Karachi und Bombay (zwischen Aden und Colombo) berührt.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten in den Zwischenhäfen, ausgenommen Bombay, können nach Umständen verfrüht oder verspätet werden. Der Aufenthalt in Fiume bei der Rückfahrt wird nach Massgabe der Ein- und Ausladung auf die unbedingt nothwendige Zeit verlängert oder verkürzt. Ausser den in der Fahrordnung bezeichneten Echellen können noch auf der Hin- oder Rückfahrt nach Bedarf indo-chinesische, japanische oder birmanische Häfen, sowie Manila angelaufen werden, und wird in diesem Falle die eventuelle Verzögerung nach Thunlichkeit hereingebracht werden.

Triest—Bombay.

(Directer Dienst.) Zwölf Abfahrten im Jahre von Triest, und zwar am 3. jedes Monates mit Ausnahme von Juli, ferner am 15. März, mit Berührung der Häfen von Port Saïd, Suez, Aden und Bombay. Anschluss in Bombay an die Linie Triest—Kobe. Hinfahrt in den Monaten Mai bis October. Anschluss in Bombay bei der Hinfahrt jeden 2. Monat an die Zweiglinie Bombay—Shanghai.

Anmerkung. Die Ankunft und Abfahrt in den Zwischenhäfen kann nach Massgabe der Bedürfnisse verfrüht oder verspätet werden; die Ankunft im Endhafen darf jedoch keine Verspätung erleiden.

Winterlinie **Triest—Karachi—Bombay.** Sechs Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung von Fiume) am 23. der Monate Jänner, Februar, März, October, November und December. Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden, Karachi und Bombay. Zum Theile auch Berührung der Häfen Colombo, Rangoon und Calcutta. Näheres im Fahrplane.

Triest—Rangoon—Calcutta.

Neun Abfahrten von Triest (nach Berührung Fiumes), und zwar am 15. der Monate Jänner, Februar, April, Mai, September, October, November und December und am 9. Juli, mit Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden-Colombo, Rangoon und Calcutta. Auf der Hin- und Rückfahrt reservirt sich die Gesellschaft, ausgenommen in der Hinreise im Monate August und in der Rückreise im März, das facultative Anlaufen von Häfen des Rothen Meeres, Karachi-Cochin, Coconada, Madras, und anderen Häfen der Küste von Coromandel, und auf der Rückfahrt das Anlaufen von birmanischen Häfen, sowie Alexandrien, Ancona und Venedig. Die vom 10. Juli bis 10. Jänner jeden Monat von Calcutta ausgehenden Heimfahrten werden von den Schiffen der Linie Triest—Kobe, und die vom 18. December und 18. Jänner durch die in den Wintermonaten verkehrenden Dampfer, welche die Winter-Extrafahrt Triest—Karachi—Bombay besorgen, vollführt. Im Bedarfsfalle können die Ankünfte und Abfahrten von Calcutta verfrüht oder verspätet werden.

Zweiglinie Bombay—Shanghai.

Sechs Abfahrten von Bombay im Jahre 1901, und zwar am 23. der Monate Februar, April, Juni, August, October und December. Lauft die Häfen Singapore, Hongkong und Shanghai an, ebenso auf der Rückfahrt — Die Ankünfte und Abfahrten in allen Echellen können mit Rücksicht auf die Erreichung der Anschlüsse verfrüht oder verspätet werden.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eilinie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Donnerstag 8½ Uhr Früh, in Cattaro Freitag 11¼ Uhr Vorm., berührt: Pola, Zara, Spalato, Gravosa.

Retour ab **Cattaro** Freitag 1 Uhr Nachm., in Triest Samstag 4½ Uhr Nachm., berührt auf der Rückfahrt Lussinpiccolo.

Anschluss in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen Linie** nach **Bari.**

Anmerkung. Anschluss in **Triest:** auf der Ausfahrt an den um 7 Uhr 10 Min. Früh ankommenden neuen Wiener Schnellzug und auf der Rückfahrt an die von **Triest** um 5½ Uhr Nachm. nach Italien, Schweiz etc., und um 6 Uhr 35 Min. nach **Wien** fahrenden Schnellzüge. In **Pola** Anschluss bei der Ausfahrt an den um 1 Uhr Nachm. aus Wien ankommenden Zug.

Linie Triest—Metkovich *A.*

Ab **Triest** jeden Mittwoch 8½ Uhr Früh, in Metkovich Freitag 4½ Uhr Nachm., berührt: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Gelsa, S. Martico, Macarsca, Gvadar, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in Triest Dienstag 1½ Uhr Nachm.

Anschluss in **Pola** auf der Hinfahrt an die Linie **Pola-Zara** und in **Spalato** an die Hinfahrt der beschleunigten Eilinie **Triest-Cattaro.**

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an den Wienerzug.

Anmerkung. Auf der Hinfahrt wird vom 1. März bis Ende September facultativ der Hafen von Drace angelaufen.

Linie Triest—Metkovich *B.*

Ab **Triest** jeden Samstag 8½ Uhr Früh, in Metkovich Montag 5 Uhr Nachm., berührt: Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Almissa, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Triest Freitag 6 Uhr Abends.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Zara** an die Rückfahrt der Linie **Pola-Zara.**

Linie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Freitag 8½ Uhr Früh, in Spizza darauffolgenden Mittwoch 11 Uhr Vorm., berührt: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto-Risano, Perzagno, Cattaro, Bodua.

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch 11½ Uhr Vorm., in Triest darauffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung. Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Megline angelegt. Nach Bedarf wird der Dampfer bei Zulass der Witterung **Castellastua** anlaufen.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an den Zug nach Wien.

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 8½ Uhr Früh, in **Cattaro** Donnerstag 7½ Uhr Abends, berührt: Rovigno Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina Curzola, Oravosa, Castelnuovo, Teodo und Risano.

Retour ab **Cattaro** jeden Montag 10 Uhr Vorm., in **Triest** Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie **Pola—Zara.**

Anmerkung. Diese Linie wird von **Cattaro** nach **Bari, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Saoti Quaranta, Corfu** und **Santa Maura** verlängert. Auf der Rückfahrt von **Bari** Anschluss nach Dalmatien mit der rückkehrenden **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch 3½ Uhr Nachm., in Zara Donnerstag 6 Uhr Nachm., berührt: Cherso, Rabas, Malinsca, Veglia, Arbe Lu-singrande, Novaglia, Valcassione, Porto Manzo.

Retour ab **Zara** Sonntag 4 Uhr Früh, in Pola Montag 3½ Uhr Früh.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag um Mitternacht. Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Mittwoch und Freitag.

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eilinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Donnerstag 11½ Uhr Vormittag, in Alexandrien Montag 6 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 3 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen Linie A.**

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom October bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende September.

Ab **Alexandrien** Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel den übernächsten Montag 4 Uhr Früh über Port Saïd, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersina, Rhodus, Khios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Vormittags.

Anschlüsse: In **Alexandrien** an die Eilinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in **Smyrna** auf der Hinfahrt an die Griechisch-Orientalische Linie A und B Rückfahrt nach Syra und Piräus (in den Monaten April bis Ende September nur mit der Linie B), sowie an die **Thessalische** Linie **B** (Rückfahrt) nach **Candien, Cerigo** etc.

*) Am 1., 8., 15., 22. und 29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3. und 17. September, 1., 8., 15., 22 und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

**) Am 6., 13., 20. und 27. Jänner, 3., 10., 17. und 24. Februar, 3., 10., 17., 24. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23. Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 6., 13., 20. und 27. October, 3., 10., 17. und 24. November, 1., 8., 15., 22. und 29. December.

Eilinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag 11½ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 10 Uhr Vorm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschlüsse in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt an die Rückfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Albanien** und **Dalmatien**, in **Corfu** auf der Rückfahrt an die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch—Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt an die **Thessalische** Linie **A** (Rückfahrt).

Directe Thessalische Linie.

(Vom 1. October bis 31. März jede zweite Woche.)

Von **Triest** ab Mittwoch*) 8 Uhr Nachm., in Constantinopel Donnerstag 4 Uhr Früh, über Corfu, Piräus, Salonich, Dardanellen, Rodosto; Rückfahrt von **Constantinopel** Samstag**) 11 Uhr Vorm.; in Triest nächsten Dienstag Mittag.

*) Am 16. und 30. Jänner, 13. und 27. Februar, 13. und 27. März, 10. April, 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 18. December.

**) Am 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. April, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

Thessalische Linie *A.**)

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag**) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6½ Uhr Früh, über Fiume Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt jeden zweiten Samstag***) 8 Uhr Früh, in Triest zweitnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eilinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **B** in derselben Richtung und auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Griechisch-Orientalischen** Linie **B**; in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa.**

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eilinie **Triest—Alexandrien.**

**) Am 3., 17. und 31. Jänner, 14. und 28. Februar, 14. und 28. März, 11. und 25. April, 9. und 23. Mai, 6. und 20. Juni, 4. und 18. Juli, 1., 15. und 29. August, 12. und 26. September, 10 und 24. October, 7. und 21. November, 5. und 19. December.

***) Am 5. und 19. Jänner, 2. und 16. Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

Thessalische Linie *B.*

Winterlinie vom 1. October bis 31. März.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel übernächsten Donnerstag 6 Uhr Vorm., berührt: Durazzo, Valona, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., an **Triest** zweinächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eilinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel - Odessa.**

*) Am 10. und 21. Jänner, 7. und 21. Februar, 7. und 21 März, 3., 17. und 31. October, 14. und 28. November, 12. und 24. December.

**) Am 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Thessalische Linie *B.*

Sommerlinie vom 1. April bis 30. September.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh: über Durazzo, Valona, Sti. Quarania, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel****) jeden zweiten Samstag 8 Uhr Früh, an **Triest** zweitnächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eilinie **Triest-Constantinopel**, sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung: in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel-Odessa.**

*) Am 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5. und 19. September.

**) Am 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. September.

Griechisch-Orientalische Linie *A.**)

Ab **Triest** jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., in Smyrna Montag 5 Uhr Früh, berührt Fiume, Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè. Rückfahrt von Smyrna jeden zweiten Samstag***) 3 Uhr Nachm., in Triest den zweitnächsten Sonntag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In Piräus an die Eilinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Hinfahrt nach den Häfen Syriens und Caramaniens (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt).

NB. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eilinie Triest—Alexandrien.

**) Am 13. und 27. Jänner, 10. und 24. Februar, 10. und 24. März, 7. und 21. April, 5. und 19 Mai, 2., 16. und 30. Juni, 14. und 28. Juli, 11. und 25. August, 8. und 22 Sept., 6. und 20. October, 3. und 17. November, 1., 15., 22. und 29. December.

***) Am 12. und 26. Jänner, 9. und 22. Februar, 9. und 23. März, 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. Sept., 5. und 19. October, 2., 16. und 30. Nov., 14. und 28. Dec.

Griechisch-Orientalische Linie *B.**)

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., über Smyrna nach Constantinopel, dort an den zweiten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührt: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt jeden zweiten Montag***) 4 Uhr Nachm., an in Triest zweitnächsten Sonntag 8 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten December, Jänner und Februar wird die Linie nur bis **Smyrna** geführt.

Anschlüsse: In **Piräus** an die Eilinie **Triest—Constantinopel** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, überdies auf der Hinfahrt an die Thessalische Linie **A**, Rückfahrt nach Candien etc.; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie **B**, Rückfahrt), sowie in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel-Odessa.**

NB. Die Anfenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandriee** über **Triest** mit der Eilinie **Triest—Alexandrien.**

**) Am 6. und 20. Jänner, 3. und 17. Februar, 3., 17. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23. Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 13. und 27. October, 10. und 24. November, 8. und 22. December.

***) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Febr., 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29. Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Linie Constantinopel—Batum.

Wöchentlich vom October bis Ende März, vierzehntägig vom April bis Ende September.

Von **Constantinopel** ab Samstag*) 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, über Inèboli, Samsun, Kerassunt, Trapezunt, Rizeh; Rückfahrt von **Batum** Freitag**) 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

*) Am 5., 12., 19. und 26. Jänner, 2., 9., 16. und 23. Februar, 2., 9., 16., 23. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 5., 12., 19. und 26. October, 2., 9 , 16., 23. und 30. November, 7., 14., 21. und 28. December.

**) Am 4., 11., 18. und 25. Jänner, 1., 15., 18. und 22. Februar, 1., 8., 15., 22. und 29. März, 12. und 26. April, 10. und 24. Mai, 7. und 21. Juni, 5. und 19. Juli, 2., 16. und 30. August, 13. und 27. September, 4., 11., 18. und 25. October, 1., 8 , 15., 22. und 29. November, 6., 13., 20. und 27. December.

Linie Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm , in Odessa Samstag 7 Uhr Früh; Rückfahrt von **Odessa** jeden Montag 3 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 7 Uhr Früh.

Linie Constantinopel—Costanza.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 3½ Uhr Nachm., in **Costanza** Montag 5½ Uhr Nachm.; über **Burgas** (auf der Rückfahrt auch Varna); Rückfahrt von **Costanza** jeden Montag 8½ Uhr Abends, in **Constantinopel** Donnerstag 7 Uhr Früh.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** jeden Sonntag 6 Uhr Früh, in Prevesa 5 Uhr Nachm.: über Sajada, Parga, Sta. Maura.

Rückfahrt von **Prevesa** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Corfu 6 Uhr Abends.

Anschluss in Corfu auf der Rückfahrt an die Eilinie Triest—Constantinopel.

Linie Constantinopel—Braila *A.*

Von **Constantinopel** jeden zweiten Mittwoch*) 2 Uhr Nachm., in Galatz Montag 7 Uhr Früh; über Varna, Costanza, Sulinà und Braila. Rückfahrt von Galatz jeden zweiten Mittwoch**) 7½ Uhr Früh, in Constantinopel Freitag 11 Uhr Vormittag.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Eilinie Triest -Constantinopel.

*) Am 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15. und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4. und 18. September, 2., 16. und 30. October, 13. und 27. November, 11. und 25. December.

**) Am 13. und 27. März, 10. und 24. April, 8. und 22 Mai, 5. und 19. Juni, 3., 17. und 31. Juli, 14. und 28. August, 11. und 25. Sept., 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 18. December.

Linie Constantinopel—Braila *B.*

Von **Constantinopel** jeden zweiten Donnerstag*) 2 Uhr Nachm.; in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, über Varna, Costanza, Sulinà, Braila. Rückfahrt von Galatz jeden zweiten Donnerstag**) 7½ Uhr Früh; in Constantinopel Samstag 11 Uhr Vormittag.

*) Am 28. Februar, 14. und 28. März, 11. und 25. April, 9. und 23. Mai, 6. und 20. Juni, 4. und 18. Juli, 1., 15. und 29. August, 12. und 26. September, 10. und 24. October, 7. und 21. November, 5. und 19. December.

**) Am 7. und 21. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5. und 19. Sept., 3., 17. und 31. October, 14. und 28. November, 12. und 26. December.

Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumazverkehrungen.

Juni 1901. Nr. 6.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Inv. Cs 8054

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K. = 10 Mark.

INHALT: Die marokkanische Frage. — Aus Mesopotamien. — Die japanische Flechtindustrie. — Chronik. — Miscellen: Die Lage im Sudan. — Bahnbau in Kleinasien.

DIE MAROKKANISCHE FRAGE.

Das thatkräftige und erfolgreiche Vorgehen der Franzosen im südlichen Algerien und im Sudan hat das aus naheliegenden Gründen ohnehin schon ziemlich unleidliche Verhältniss zwischen Marokko und Frankreich in einer Weise gespannt, dass beiderseits schon ernstlich daran gedacht wurde und auch noch wird, dem auf die Länge der Zeit wohl unerträglichen Zustande je eher, desto lieber ein gewaltsames Ende zu machen. War der jeweilige Sultan von Marokko seinen französischen Nachbarn in Algerien von jeher nicht sehr gewogen, so ist er dies heute umsoweniger, als er in den Franzosen nicht nur mehr unbequeme Nachbarn, sondern auch höchst gefährliche Eindringlinge in seinen Machtbereich sieht und thatsächlich auch sehen darf. Die Fortschritte der Franzosen im westlichen Sudan bedeuten nämlich zu gutem Theile ein Zurückdrängen der marokkanischen Macht oder zumindest gewohnter marokkanischer Hoheitsrechte. Umgekehrt aber fühlen auch die Franzosen die Nachbarschaft des marokkanischen Reiches für ihre Bestrebungen in Nordwestafrika im Besonderen und für ihre colonialen Absichten in Afrika im Allgemeinen als ein Hemmniss, das, ob später oder ob früher, unbedingt einmal hinweggeräumt werden muss. Der unabhängige Bestand Marokkos ist nicht nur ein Hinderniss für die Befestigung der französischen Macht in Algerien, sondern er steht auch der Abrundung des grossen französisch-afrikanischen Reiches im Wege, dessen Bildung sich vor unseren Augen vollzieht. Dieses grosse Reich, das sich heute von Algerien bis zum Golf von Guinea und dem Congostrom, und vom Cap Verde bis zur Landschaft Darfur im ägyptischen Sudan erstreckt, dieser kolossale zusammenhängende Colonialbesitz in Afrika, den sich Frankreich durch sein zielbewusstes Vorgehen geschaffen hat und sichern will, entbehrt so lange der idealen Abgrenzung, als er noch im Westen von dem selbständigen Marokko und dem daranstossenden spanischen Rio d'oro flankirt wird und ihm dadurch der Zugang zur Küste am Atlantischen Ocean bis nach Senegambien verlegt ist. Dass Frankreich, wenn es nur erst den richtigen Augenblick dazu gekommen erachten wird, auch Rio d'oro, das sich wie ein Keil zwischen Senegal und den französischen Sudan schiebt, aus seinem Besitze hinauszudrängen versuchen wird, daran ist wohl so wenig zu zweifeln wie daran, dass es Marokko zu erwerben trachten wird.

Vorderhand ist es indessen nur Marokko, an dessen Angliederung Frankreich denkt, und die Lösung der marokkanischen Frage ist um so dringlicher, als da nicht nur Interessen wirthschaftspolitischer Natur in Betracht kommen, sondern auch der gesicherte Bestand des west- und südalgerischen und des westsudanischen Besitzes Frankreichs davon abhängt. Der grösste Theil der Unruhen und Aufstände, die in den letztvergangenen Jahren an der westlichen und an der südlichen Grenze Algeriens ausgebrochen sind, ist theils mittelbar, theils unmittelbar von Marokko ausgegangen. Nicht allein, dass marokkanische Banden auf eigene Faust und ohne höhere Autorisation an den algerischen Grenzen ihr Unwesen treiben, weiss man auch, dass der Sultan von Marokko selbst bei den räuberischen Expeditionen seiner Unterthanen recht oft seine Hand im Spiele hat oder es wenigstens nicht ungerne sieht und ruhig geschehen lässt, wenn die Grenzstämme französisches Gebiet unsicher machen. Allerdings hält er sich dabei so gut als möglich im Verborgenen und thut wohl auch so, als ob er Frankreich freundlich gesinnt wäre, aber man weiss längst, was man von dieser Freundschaft zu halten hat.

Seit dem Anfange des Jahres 1900 ist indessen die Frankreich feindliche Gesinnung Marokkos unverhohlen ans Licht getreten, und Frankreich hat Marokko dazu guten Grund gegeben. Als die wissenschaftliche Mission Flamant's in der Oase Tidikelt von Eingeborenen aus Insalah angegriffen wurde, schlug eine Escorte unter Capitän Pein die Angreifer zurück und die Einwohnerschaft von Insalah wurde unterworfen. Das war der Anfang des französischen Siegeszuges durch die Oasen des westlichen Sudan, und schon einige Monate später besetzten die Franzosen die Oasengruppe von Tuat, Tidikelt und Gurara, die zusammen kurzweg als Tuat-Oasen bezeichnet werden. Ob der Widerstand, den die Franzosen bei der Besetzung der Tuat-Oasen fanden, vom Sultan von Marokko inspirirt und patronisirt wurde, darüber gehen die Meinungen auseinander, und es ist in der That ebenso wahrscheinlich, dass die Einwohner der Tuat-Oasen sich nur aus eigenem Antriebe gegen den Einmarsch der Franzosen wehrten, als dass sie dazu und dabei von marokkanischer Seite aufgereizt und unterstützt wurden. Jedenfalls lieferte die Behauptung, dass der Sultan von Marokko bei der Erhebung der Einwohnerschaft von Tidikelt gegen die Franzosen seine Hand mit im Spiele gehabt habe, diesen einen guten Vorwand oder Grund, sich in ihren militärischen Bewegungen an den Grenzen des Sudan an Algerien und Marokko keinen Zwang anzuthun. Ob die Besetzung von Igli im Auftrage der französischen Regierung geschah oder ob sie von den an Ort und Stelle in Afrika maassgebenden militärischen Persönlichkeiten auf eigene Verantwortung unternommen wurde, war für die marokkanische Regierung ziemlich gleichgiltig, denn für sie fiel nicht die Urheberschaft, sondern nur die vollendete Thatsache ins Gewicht, von welcher, der Wirklichkeit auch entsprechend, nur anzunehmen war, dass sie französischerseits nicht mehr rückgängig gemacht würde. Die Besorgniss, welche die Besetzung von Igli in Marokko verursachte, und die Erregung über die Besetzung der Tuat-Oasen war gross und äusserte sich bald in dem Proteste, den Hadschi Muhammed el Torres,

der Vertreter des Sultans für auswärtige Angelegenheiten in Tanger, im Namen des Sultans gegen die Absichten Frankreichs auf Tuat und Igli an die Mächte richtete, und in der von der marokkanischen Regierung an die französische gestellten Forderung, bezüglich der in Hinsicht auf die Besetzung der Tuat-Oasen und des Districtes von Igli zwischen Marokko und Frankreich schwebenden Streitfragen ein europäisches Schiedsgericht anzurufen. Weder der Protest, noch die Forderung eines Schiedsgerichtes war von einem Erfolge begleitet, dass aber die Besorgniss Marokkos wohl begründet war, dass die Besetzung von Igli nur ein Vorspiel für einen Einfall der Franzosen in marokkanisches Gebiet sein könnte, das bewies der Kundschafterzug, den Major Rogerie im August 1900 mit einer Schwadron Jäger und einem Zug Artillerie nach Figig unternahm. Was berechtigte die Franzosen, nach Figig, auf marokkanisches Gebiet, zu marschiren? Um die Beantwortung einer solchen Frage auszuweichen, schlug Major Rogerie einen Weg ein, der, wenn er ihm nicht vertraulich anempfohlen war, seinem diplomatischen Genie alle Ehre macht; er benachrichtigte von seinem Vorhaben pflichtgemäss seine Vorgesetzten, wartete aber ihre Antwort nicht ab. Je nachdem also die Sache gelang oder misslang, konnte die Verantwortung ihm oder seiner vorgesetzten und von der französischen Regierung instruirten Behörde zugeschoben werden. Der „Kundschafterzug" gelang weder, noch misslang er, denn sehr kluger- und überlegterweise gab man von marokkanischer Seite den Franzosen keinen Anlass, sich in Figig als wohlwollende Freunde oder unternehmungslustige Feinde zu geberden. Nur Bu Amama, jener einflussreiche Marabut, der die Stämme in Südalgerien schon manchmal zum Aufstande gegen die Franzosen, deren erbitterter Feind er war, gereizt hat, nur dieses geistliche Oberhaupt verkehrte in Figig freundschaftlich mit Rogerie; der Kaïd von Figig aber lehnte es ab, einer Einladung des Majors zu folgen, und so mussten die Franzosen, ohne dass die weltliche Behörde von Figig von ihrer Anwesenheit mehr als Kenntniss genommen hätte, sich wieder jenseits der Grenze Marokkos zurückziehen.

Das ist eben auch die kritische Frage, wo die Grenze zu suchen ist zwischen der französischen Interessensphäre und dem Machtbereich des Sultans. Gerade die Ost- und Südgrenze Marokkos ist nicht genau bestimmt, und während der Sultan von Marokko Hoheitsrechte über alle Tuat-Oasen beansprucht, wird die Berechtigung dieser Ansprüche von den Franzosen in Abrede gestellt, und diese können sich hiebei auf das englisch-französische Abkommen von 1890 berufen, nach welchem Grossbritannien anerkannt hat, dass die Tuat-Oasen im Bereiche der französischen Interessensphäre liegen. Damit gibt sich aber Frankreich nicht zufrieden, und es trachtet seinen Einfluss nicht nur im Sudan, sondern auch an der Ostgrenze Marokkos geltend zu machen. Dass es dies thut und thun muss, ist nicht allein die Vorbedingung seines weiteren Fortschreitens gegen Westen hin, sondern auch die Bedingung, sich die Ruhe und damit auch die Erhaltung jenes Gebietes zu sichern, das theils schon seit Langem sein Eigen ist, und theils erst seit Kurzem erworben wurde. Das Bestreben der Franzosen aber, sich in Marokko selbst, das heisst innerhalb der unzweifelhaften Grenze Marokkos, allmählich auszudehnen und festzusetzen, könnte von marokkanischer Seite bei einiger Unvorsichtigkeit nur gefördert werden; nicht immer laufen Experimente, wie der Kundschafterzug des Major Rogerie, so erfolglos ab, und es könnte sein, dass bei einem ähnlichen Versuche in Zukunft die Marokkaner nicht so klug an sich zu halten wissen wie der Kaid von Figig. Ein politisch völlig belangloser und spontaner Ueberfall marokkanischer Banden auf französische Truppen an der Grenze kann den Franzosen gar leicht den erwünschten Vorwand bieten, auf marokkanischem Gebiete selbst mit bewaffneter Hand einzuschreiten, und wenn dies einmal geschehen ist, darf auch die Grenze zwischen der französischen Interessensphäre und dem Machtbereiche des Sultans von Marokko neuerdings als verschoben, und zwar zu Ungunsten des Sultans verschoben betrachtet werden. Ein Mittel, sich des energischen Fortschrittes der Franzosen zu erwehren, besitzt eben Marokko nicht. Nachdem die Franzosen am 8. April 1900 Igli besetzt hatten, herrschte unter den saharischen Volksstämmen an der Süd- und Ostgrenze Marokkos eine so mächtige Erregung, dass gegen die Franzosen der Heilige Krieg gepredigt wurde und die Streitkräfte der Aufständischen sich in Tafilelt zu sammeln begannen. Aber aus dem Heiligen Kriege wurde nichts und konnte nichts werden, da die marokkanischen Stämme zu schlecht bewaffnet sind, um gegen die vollkommenen Kriegsmittel der Franzosen aufkommen zu können, und da trotz des Hasses, der alle Stämme nicht allein gegen die Franzosen, sondern überhaupt gegen alle Ungläubigen solidarisch verbindet, die Stämme unter sich viel zu uneinig sind, als dass an ein planmässiges gemeinsames Vorgehen von ihrer Seite gegen die Franzosen oder andere Nicht-Muhammedaner, die sie gleichfalls als Franzosen bezeichnen, gedacht werden könnte. Von einem solidarischen Vorgehen der Stämme haben also die Franzosen weder gegenwärtig noch künftighin etwas Ernstliches zu befürchten, doch müssen sie nach den Erfahrungen, die sie schon wiederholt gemacht haben, umsomehr auf der Hut vor vereinzelten Ueberfällen sein. Als zu Anfang dieses Jahres marokkanische Berberstämme die französische Besatzung von Timmimum überfielen, und zwar dieselben Berberstämme aus den marokkanischen Oasen von Tafilelt, die unter Anführung von Scheiks im August 1900 den Franzosen bei Sahela-Metarfa eine empfindliche Niederlage beigebracht hatten, da befand sich auch der Scheik von Buda darunter, der wenige Tage vorher dem weiter südlich stehenden General Servière einen freundlichen Empfang zugesichert hatte, falls er sich nach Buda begeben sollte; dieser Vertrauensbruch konnte die Franzosen wohl genügend davon überzeugen, dass sie in keiner Weise und nirgends sich auf etwas Anderes verlassen dürfen, als auf ihre eigene Macht und Stärke. Und gerade marokkanische Berberstämme sind es auch wieder, die neuerdings den Franzosen an der Grenze von Marokko zu schaffen geben und wo die französische Flagge weht, die Aufstellung starker Militärposten nothwendig machen. Es darf auch wohl als sicher behauptet werden, dass die Franzosen im centralen Sudan, in Baghirmi und Wadai sich mit den dortigen Eingeborenen und deren Beherrschern längst werden auf freundschaftlichen Fuss gestellt haben, während sie von marokkanischer Seite noch immer Feindseligkeiten zu erwarten haben.

Dass die Fortschritte der Franzosen im westlichen Sudan und in Südalgerien dem Sultan von Marokko ein Dorn im Auge sind, geht deutlich aus seinem Briefe an die Häuptlinge der Tuat-Oasen hervor, die ihn um seine Unterstützung gegen Frankreich gebeten haben; er erklärte diesen, dass er gegen Frankreich keine offenen Feindseligkeiten unternehmen könne, dass er jedoch den marokkanischen Grenzstämmen befehlen werde, durch unaufhörliche Einfälle in französisches Gebiet die militärischen Operationen Frankreichs in Südalgerien zu hindern. Aus diesem Briefe geht aber auch hervor, dass die Franzosen mit Recht den Sultan von Marokko für die feindlichen Expeditionen gewisser Stämme verantwortlich machen, die nur dem Namen nach die Oberhoheit des Sultans anerkennen, in Wirklichkeit aber unabhängig sind und selbstständig vorgehen; die Thatsachen beweisen ja zur Genüge, dass sich auch solche Stämme trotz ihrer behaupteten Unabhängigkeit von Marokko aus beeinflussen lassen. Dass der Sultan von Marokko übrigens auch gar nicht abgeneigt wäre, Frankreich auch offen feindselig entgegenzutreten, das hat er

durch die Note bewiesen, die er jüngst wegen der Tuat-Expedition an die Mächte richtete, auf die er jedoch keine zufriedenstellende Antwort erhielt, die ihn hätte zu einem offenen feindlichen Vorgehen gegen Frankreich ermuthigen können. Nur der Misserfolg dieser Note und die Ueberzeugung, dass er von Seite des Auslandes nicht die geringste Unterstützung gegen Frankreich zu erwarten habe, bestimmten den Sultan, den Forderungen des letzten französischen Ultimatums hinsichtlich aller zwischen Frankreich und Marokko schwebenden algerischen und anderen Fragen in allen Punkten nachzugeben.

Besteht aber auch im Augenblicke zwischen den beiden Mächten wieder ein leidliches Einvernehmen, so ist dieses doch nicht viel werth, da es auf einem moralischen und physischen Zwange beruht, und es ist nur erklärlich, dass sich in Frankreich Stimmen erhoben haben, die diesem gespannten und auf die Dauer unerträglichen Verhältnisse je eher desto lieber ein gewaltsames Ende zu machen verlangen. Wenn nun aber auch der gegenwärtige Zeitpunkt hiezu nicht ungünstig erscheint, da Englands Actionsfreiheit durch den südafrikanischen Krieg gelähmt ist und Marokko allem Anscheine nach auf die Unterstützung keiner europäischen Macht gegen Frankreich rechnen darf, so ist doch noch Eines zu bedenken. Wir haben bemerkt, dass Marokko kein Mittel besitzt, sich des energischen Fortschrittes der Franzosen zu erwehren. Dieser Satz ist unanfechtbar, wenn man Marokko als auf sich selbst gestellt betrachtet. Aber Marokko hätte gerade gegen Frankreich sofort einen mächtigen Bundesgenossen, der ihm ohne jegliches Bündniss und ohne ausdrückliche Verpflichtung beistehen würde, sobald es zu kriegerischen Verwicklungen käme. Algerien gehört wohl den Franzosen, aber es ist noch lange nicht französisch, und es ist sicher, dass im Falle eines Krieges zwischen Frankreich und Marokko sich sofort alle muhammedanischen Araber in Algerien gegen Frankreich erheben würden. So lange also Frankreich nicht Algerien sicher und ruhig in seinem Rücken hat, wird es gegen Marokko nichts unternehmen dürfen, wenn es nicht gegen zwei Feinde auf einmal kämpfen will.

H. F.

AUS MESOPOTAMIEN.

(Specialbericht des k. und k. Consulates in Bagdad.)

Das türkische Generalgouvernement Bagdad, welches den mittleren Theil Mesopotamiens einnimmt, zerfällt in die drei Sandschaks Bagdad, Kerbela und Divanie. Von diesen hat der Berichterstatter im October 1900 einige im Gebiete des Euphrat gelegene Districte bereist, welche den grössten Theil des Sandschaks Kerbela, sowie des zum Sandschak Divanie gehörigen Kazas Hille umfassen, und auf welche sich die Folgen der geographischen, statistischen und ökonomischen Wahrnehmungen beziehen.

Der gegenwärtig geltenden Administrativ-Eintheilung zufolge gehören zum *Sandschak Kerbela* 3 Kazas mit 5 Nahien und 10 Idares, und zwar:

1. Das Kaza Kerbela mit 2 Nahien (Mussejib und Schefafije).

2. Das Kaza Mindije mit 1 Nahie (Kefil) und 10 Idares (Hor-ed-dakhn, Abu-nefasch, Harka, Abu-ruja, El-fatla, Musei'de, Kneiri, Manfahan, Meschoreb-Gharbi und Meschoreb-scharki).

3. Das Kaza Nedschef-i-Esehref mit 2 Nahien (Kufa und Rahabe).

Zum *Kaza Hille*, welches dem Mutessarif von Divanie untersteht, gehören 5 Nahien (Memduhije, Barmane, Nehrschah, Chouas und Mahawil).

Die Bestimmung des Flächeninhaltes dieser Gebiete stösst auf grosse Schwierigkeiten, da einschlägige Vermessungen fehlen und auch die Grenzen der Districte nur in sehr vager Weise gezogen sind. Das officielle türkische Jahrbuch des Vilayetes Bagdad umgeht diese Schwierigkeiten durch naive Angaben, wie: „Das Sandschak Kerbela misst 30 Wegstunden der Länge und 23 der Breite nach.“ Statt solcher werthloser Phrasen möge hier auf Grund einer allerdings sehr vagen Schätzung angeführt werden, dass das Gouvernement Kerbela etwa 23.000, der Bezirk Hille ungefähr 5000 km^2 bedecken dürfte.

Das Klima der Gegend von Kerbela und Hille ist sowohl im Sommer als im Winter etwas wärmer als Bagdad, hingegen gehört die Stadt Nedschef zu den heissesten Orten Mesopotamiens, indem hier sowohl die Bodenformation, als auch die ungünstige Bauart der Stadt alterirend einwirken.

Das in Rede stehende Gebiet gehört zum allergrössten Theile dem Alluvium des Euphrat an und liegt etwa 40 *m* über dem Spiegel des persischen Golfes. Die natürlichen Niveaudifferenzen sind äusserst gering. Der Lehmboden ist fast überall mit Salz durchsetzt, und bringt dies in der Nähe des Euphrat und der Canäle, namentlich im Kaza Hille die eigenthümliche Erscheinung hervor, welche der Araber „Sabcha“ nennt. Hierunter versteht man die ein wenig höher gelegenen, nur bei dem höchsten Stande der Fluthen benetzten Bodenflächen, wo beim Sinken der Wasser die Verdunstung und Salzablagerung am allerstärksten ist, so dass sich hier das Salz im Laufe der Jahre ansammelt, während die tiefer gelegenen Theile allmälig ausgelaugt werden. Letztere sind daher im Sommer trockener und fruchtbar, während auf den „Sabchas“ bloss eigenthümliche Salzpflanzen fortkommen und der Salzgehalt die Feuchtigkeit selbst unter den glühenden Strahlen der Augustsonne festhält. Das, was der flüchtige Beobachter für aus dem Tieflande aufragende Hügel oder Hügelketten ansehen würde, entpuppt sich bald als Werk von Menschenhand, indem das in Rede stehende Gebiet der nächsten Umgebung der antiken Weltstadt Babylon entspricht, deren in Schutt gesunkene Bauten die Form natürlicher Bodenerhebungen angenommen haben, jedoch bei genauer Betrachtung durch Scherben, Ziegelstücke etc. ihren ursprünglichen Charakter erkennen lassen.

Nur im Westen des Sandschaks Kerbela beginnt sich der Uebergang zu einem anderen geologisch-geographischen Gebiete kenntlich zu machen. Hier markirt, und zwar besonders deutlich bei der Stadt Nedschef selbst, eine zum Theil felsige aber nicht hohe Bodenstufe den Uebergang vom Alluvium zur Tertiärformation, von der mesopotamischen Tiefebene zum syrisch-arabischen Wüstenplateau.

Auf diesem Gebiete, dessen Jahrtausende alte Cultur sich stets in erster Linie mit der Irrigationsfrage befasst hat, ist der Unterschied zwischen natürlichen und künstlichen Wasserläufen stark verwischt.

Der Euphrat durchfliesst das Land in nahezu südlicher Richtung. Von seinen beiden Ufern gehen eine Reihe von Canälen aus, unter welchen mehrere eine besondere Erwähnung verdienen.

Der Husseinijecanal, welcher den Strom etwas unterhalb des Ortes Musseib verlässt und durch Palmenhaine nach Kerbela fliesst, welche Stadt er mit Wasser versieht, ist eine Schöpfung Solimans des Prächtigen. Minder bedeutend ist der Canal Hunadije oder Kerie-Saide, welcher sich von Kerbela bis gegen Kufa hinzieht und sammt dem von ihm gebildeten Hindijesumpfe zeitweilig austrocknet. Hingegen führt der Hindijecanal, welcher den Euphrat ebenfalls unterhalb Mussejibs verlässt und sich mit demselben erst nach Divanie in einem sehr complicirten Netze von Armen, Canälen und Sümpfen wieder vereinigt, mehr Wasser als der Hauptstrom selbst. Vor einigen Jahren drohte letzterer überhaupt gänzlich zu versiegen, was die Existenz Hilles bedroht hätte; doch wurde diese Gefahr durch Anlage

einer „Barrage" beseitigt, welche von französischen Ingenieuren erbaut wurde und noch jetzt geleitet wird. Charakterstisch ist, dass zu diesen Wasserbauten die circa dritthalb Jahrtausende alten, das Siegel Nebukadnezar's und anderer babylonischer Könige tragenden Ziegel aus nahegelegenen antiken Ruinen und Quaimauern verwendet wurden. Im Kaza Hille gibt es ferner eine ganze Reihe kleinerer zur Bewässerung und als Verkehrsstrassen dienender Canäle, von denen einige allerdings arg vernachlässigt sind. Die am besten unterhaltenen sind die zur Bewässerung der kaiserlichen Domänen gehörigen, wie z. B. Nil, Dscherhevije, Zerufije, Aladsch, Abu Ghark etc., ferner der „Nahr-Schah", ein Werk Schah Abbas' von Persien.

Was die Bevölkerung betrifft, so enthält die obencitirte officielle Quelle bloss Angaben über die Zahl der in den türkischen Volkszählungslisten eingetragenen Individuen. Nun herrscht aber bekanntlich überall in der Türkei und namentlich in Mesopotamien in den weitesten Kreisen der Bevölkerung eine unüberwindliche Abneigung gegen die Conscription, welche man gerne vermeidet, um der Steuer- und Wehrpflicht zu entgehen.

Da sohin die officiellen Bevölkerungsziffern weit hinter der Wirklichkeit zurückbleiben, empfiehlt es sich, dieselben durch (im Folgenden in Klammern beigesetzte) Schätzungen zu ergänzen.

	Häuserzahl	Einwohner	
I. Kaza Kerbela	5952	11.368	(95.000)
II. Kaza Mindije	1168	4.512	(95.000)
III. Kaza Nedschef	1847	6.652	(10.000)
Sandschak Kerbela	8967	22.532	(200.000)
Kaza Hille	6129	26.318	(75.000)

Mit Ausnahme einiger hundert in den Städten und grösseren Dörfern lebender Juden gehört die ganze Bevölkerung dem Islam an, und zwar sind hier, wie überhaupt in dem zwischen Bagdad und Basrah liegenden Theile Mesopotamiens, die Schiiten weit stärker als die Sunniten vertreten. Ihnen gehören im Sandschak Kerbela etwa 90 Percent, im Kaza Hille ca. 75 Percent der Einwohner an. Die Landbewohner sind fast ausschliesslich Schiiten, während in den Städten Kerbela und Nedschef etwas weniger, in Hille hingegen etwas mehr als ein Fünftel der Städter sunnitisch ist.

Das Sandschak Kerbela birgt in der gleichnamigen Stadt, beziehungsweise in Nedschef, die Grabmoscheen Hussein's und Ali's, welche das Ziel der schiitischen Pilgerfahrten und Leichentransporte sind. Ueberdies ist, wie auch sonst in Mesopotamien, fast in jedem Dorfe irgend eine Moschee, ein Grabmal oder eine Ruine vorhanden, welche sich an einen Namen aus dem alten Testamente oder der ersten Zeit des Islam (allerdings meist mit fraglicher Berechtigung) knüpft.

Ausser den arabischen Ruinen von Kufa und der dortigen Moschee, in welcher Mohammed's Eidam Ali von Mörderhand fiel, sowie den später zu erwähnenden antiken Ruinenstätten von Babylon etc. muss hier eines eigenthümlichen Kuppelbaues zu Kefil gedacht werden, zu welchem sowohl Juden als Mohammedaner wallfahren, und der das Grab des alttestamentlichen Propheten Ezechiel bergen soll.

Die grosse Masse der Bevölkerung gehört selbstredend dem arabischen Stamme an und ist ottomanischer Staatsangehörigkeit. Eine Ausnahme ist indess bezüglich der erwähnten schiitischen Wallfahrtsorte Kerbela und Nedschef zu verzeichnen, welche in lebhafter Verbindung mit den Schiiten Persiens und Indiens stehen, so dass man daselbst fast ebensoviel persisch als arabisch und entschieden öfter hindustanisch als türkisch sprechen hört, und glaubwürdigen Angaben zufolge in beiden Orten zusammen Mohammedaner fremder Nationalität mindestens in folgender Anzahl ansässig sind: Perser 18.000, Inder 6000, ferner einige hundert russischer Moslims aus Kaukasien und Centralasien.

Zum Schutze dieser Fremdencolonien sowie der Pilger und fremden Unterthanen unterhält die anglo-indische Regierung in Kerbela, Persien überdies auch in Nedschef und Mussejib Consularvertreter.

Das bereiste Gebiet zählt bloss drei Orte, welche die Bezeichnung Stadt mit Fug und Recht verdienen: Kerbela, Hille und Nedschef.

Kerbela bezeichnet die Stelle, wo im Jahre 680 nach Christi Geburt die Schlacht stattfand, in der das Heer des Khalifen Jezid die Partei der Aliden schlug und Mohammed's Enkel, der Imam Hussein ibn Ali, sammt den Seinen (darunter sein Halbbruder Abbas) den Tod fand. Die schwärmerische Verehrung, welche die „Schia" genannte Fraction der Moslims für jene Gefallenen und deren Märtyrstätte hegte, musste sich im Hinblicke auf die entgegengesetzten Tendenzen der Mesopotamien und Persien beherrschenden Machthaber durch Jahrhunderte hindurch in das Dunkel einer Geheimlehre hüllen. Erst als im Jahre 1505 n. Chr. in Persien mit der Sefaviden-Dynastie die Schiiten zur Herrschaft gelangten, begann Kerbela offen als heilige Stadt proclamirt zu werden und nahmen die bis heute andauernden persischen Pilgerfahrten und Leichentransporte dahin ihren Anfang. Zur weiteren Entwicklung der Stadt trug Sultan Suleiman der Prächtige am meisten bei, welcher sie durch Anlage des Husseinijecanales mit Wasser versah, wodurch die bis dahin wüste Umgebung in eine Dattelpalmenoase verwandelt wurde. Vor ungefähr 30 Jahren hat endlich der damalige Vali von Bagdad Midhat Pascha die Stadt etwas modernisirt, indem er die Stadtmauern schleifen und ein neues Viertel mit breiten Strassen anlegen liess. Die Angaben über die Einwohnerschaft Kerbelas variiren zwischen 50.000 und 60.000. Es ist Hauptstadt des gleichnamigen Sandschaks und Merkez-Kazas, Sitz des Mutessarifs, der zu den Wallfahrtsmoscheen gehörigen schiitischen Hierarchie, eines Scheriatsgerichtes, eines Civil- und Strafgerichtes erster Instanz, einer schiitischen theologischen Facultät, zahlreicher türkischer, arabischer, persischer und hindustanischer Elementarschulen, eines türkischen Post- und Telegraphenamtes sowie von Vertretungen der Tabakregie, der Staatsschuldenverwaltung und der Sanitätsadministration.

Mit Ausnahme einiger den hier niedergelassenen reichen Indern und Persern gehörigen Häuser, welche ebenso wie die öffentlichen Gebäude in dem neuen Stadtviertel liegen, besteht Kerbela aus kleinen, schlecht gebauten und stark vernachlässigten Häusern und geräumigen, aber äusserst unreinlichen Karawansereien, welche sich in einem Wirrwarr enger Gässchen und Bazare um die drei schiitischen Heiligthümer gruppiren, von denen die Grabmoschee Husseins und die etwas kleinere seines Halbbruders Abbas hervorragende Specimina des persischen Moscheestyles sind, wogegen das dritte Sanctuarium (Chaïmegiah), welches die Stelle bezeichnet, wo Imam Hussein und die Seinen vor der Schlacht ihre Zelte aufschlugen, unbedeutend erscheint. Die Friedhöfe, worin Tausende von Leichen aus allen schiitischen Ländern alljährlich beigesetzt werden, liegen um die Stadt herum. Die Bestattung in den Sanctuarien ist an hohe Taxen und Geschenke geknüpft und daher nur sehr reichen Familien zugänglich.

Hille liegt an beiden Ufern des Euphrat, welche durch eine Schiffbrücke verbunden sind. Die Einwohnerzahl mag etwa 30.000 betragen. Es war bis vor Kurzem Hauptstadt des gleichnamigen Sandschaks, welches nach Divanie verlegt wurde, so dass es gegenwärtig bloss Sitz eines Kaimakamates ist. Hingegen ist das Commando der 22. Nizam-Infanteriebrigade daselbst verblieben. Andere dortige Behörden und Anstalten sind: das Scheriatsgericht, das Civil- und Strafgericht erster Instanz, eine Normal- und mehrere Elementarschulen, eine Agentur der „Dette publique", der kaiserlichen Domänenverwaltung etc.

Die Privatbauten Hilles sind jenen Kerbelas überlegen, wozu die Nähe der Ruinen Babylons beiträgt, aus deren noch heute vortrefflichen Ziegeln die ganze Stadt erbaut ist. Trotzdem trägt Hille einen mehr ländlichen als städtischen Charakter, indem die Mehrzahl der Bevölkerung in den umgebenden Dattelpflanzungen ihre Beschäftigung findet.

Nedschef birgt die Moschee, in welcher Imam Ali begraben sein soll und auf deren Restaurirung Schah Nadir von Persien einen Theil der auf seinem Feldzuge nach Indien erbeuteten Schätze verwandte. Das über die Bauart Kerbelas Gesagte gilt hier noch in höherem Maasse, da Nedschef kleiner ist, die Stadtmauern noch existiren und die Anlage eines neuen Stadttheiles momentan ins Stocken gerathen ist. Es zählt etwa 5000 Einwohner und ist Sitz eines Kaimakams, schiitischer Müdschtehids und „Kilitdars", unter deren Leitung eine theologische Hochschule steht, eines Scheriatsgerichtes, eines Gerichtes erster Instanz, eines Post- und Telegraphenamtes, von Vertretern der Tabakregie und der Staatsschuldenverwaltung sowie endlich eines Agenten des Emirs Abdulaziz von Dschebel-Schammar, d. i. des unabhängigen Beherrschers Centralarabiens. Nedschef ist dank der Grossmuth einer indischen Nabobswitwe durch eine unterirdische Wasserleitung aus dem Canalnetze des Euphrat mit Trinkwasser versehen.

Unter den übrigen Orten des bereisten Gebietes verdienen bloss folgende eine kurze Erwähnung: Musseib, Sitz eines Mudirs, liegt zu beiden Seiten des Euphrat an jener Stelle, wo die Kerbelaer Pilgerstrasse denselben auf einer höchst primitiven Schiffsbrücke überschreitet.

Von der alten Kalifenstadt Kufa sind bloss mehr die Ali-Moschee und einige Schutthügeln zu sehen, hingegen hat sich 2—3 *km* weiter am schiffbaren Nindijecanale ein sich allmälig entwickelnder Hafenort gleichen Namens gebildet, welcher Sitz eines Mudirs ist.

Kefil mit 2500 Einwohnern, gleichfalls Sitz eines Mudirs, bietet ausser der früher erwähnten Reminiscenz an den Profeten Ezechiel (welchen die Moslims Zu 'l Kefil, das ist Herrn von Kefil nennen) nur als Centrum eines fruchtbaren Ackerbaudistrictes einiges Interesse.

Nachdem die wiederholt geplante Eisenbahnlinie Kanikin—Bagdad—Kerbela—Nedschef, deren Concession bereits einmal einem Bagdader Notablen verliehen wurde, und die auch in dem mesopotamischen Eisenbahnprojecte der „Deutschen Bank" figurirt, noch immer der Zukunft angehört, andererseits aber der Euphrat gegenwärtig für Dampfschiffe eines irgendwie in Betracht kommenden Fassungsraumes unbefahrbar ist, besitzt das Euphratgebiet derzeit nur Communicationen primitivster Art.

Als Fortsetzung des von der persischen Grenze (Khanikin) nach Bagdad führenden Karawanen- und Pilgerweges geht von Bagdad eine sogenannte „Chaussee" über Kerbela nach Nedschef.

Abgesehen von der kleinen eisernen Brücke von Khor (einige *km* nach Bagdad) besitzt diese Strasse nichts, was ihren Namen rechtfertigen würde, sondern beruht ihre Fahrbarkeit bloss darauf, dass der zwischen Bagdad und Musseib liegende Theil Mesopotamiens eine trostlose, flache Lehmwüste ist, in welcher man bei trockenem Wetter in jeder Richtung fahren kann. Bei Musseib muss die Brücke zu Fuss passirt werden, und folgt sodann der Fahrweg bis Nedschef denn Rande der Wüste, wo die wenigen, allerdings aber auch nur zur Noth überwundenen Hindernisse in dem Passiren einiger Damm- und Canalanlagen bestehen. Die zahlreichen frommen Stiftungen der Schiiten für diese ihre „Heilige Strasse" haben sich mehr auf die Anlage von grossen Karawanserien an derselben als auf technische Verbesserungen erstreckt.

Eine Abzweigung der sogenannten „Chaussee" führt nach Hille und trägt denselben Charakter. Auf den drei Strecken Bagdad—Kerbela, Bagdad—Hille und Kerbela—Nedschef unterhält ein Bagdader Consortium einen täglichen Stellwagenverkehr. Diese sehr primitiven kleinen Omnibusse müssen des schlechten Zustandes der Strasse halber mit vier Pferden oder Maulthieren bespannt, und diese alle drei Stunden gewechselt werden. Bei längerem Regenwetter wird der Verkehr nothgedrungen eingestellt. Den meisten Reisenden und Pilgern ist jedoch der Omnibusfahrpreis unerschwinglich, so dass das Gros des Personenverkehres, ferner der gesammte Waarentransport auf der „Chaussee" sich mittelst Reit- und Saumthieren vollzieht, so wie auf den übrigen Wegen Mesopotamiens.

Wichtig für den Waarenverkehr sind auch die Wasserläufe, jedoch sind die meisten der in dem in Rede stehenden Gebiet vorhandenen Canäle nur zu localen Zwecken mit den „Schachtur" benannten Kähnen befahrbar. Dauernd für grössere Segelschiffe zugänglich ist nur der Hindijecanal (Hafenort Kufa), während dies bezüglich des Hauptarmes des Euphrat bei Hille nur während des Hochwassers der Fall ist. Die Segler vermitteln den Verkehr mit Südmesopotamien, namentlich mit Basrah.

Die bereisten Districte gehören zu den wenigen Theilen Mesopotamiens, in welchen sich die Bodencultur nach jener furchtbaren Katastrophe erhalten hat, die über das Land hereinbrach, als die Mongolen des Ilhan Hulagu um die Mitte des XIII. Jahrhundertes die Abbasidenherrschaft stürzten und das aus der grauen Vorzeit der Sumerier und Akkader herrührende, unter den successiven Herrschaften der Assyrer, der Babylonier, der Achämeniden, der Diadochen, der Parther, der Sassaniden und der arabischen Kalifen gepflegte Irrigationssystem in barbarischer Weise zerstörten. Dass im Sandschak Kerbela und im Kaza Hille noch immer Canäle bestehen, welche einen theilweisen Anbau ermöglichen, erklärt sich einerseits daraus, dass günstige Terrainverhältnisse und die in der Nähe des alten Babylon besonders sorgfältige Bauart der antiken Bewässerungswerke dem Vandalismus der Mongolen Schranken setzten, andererseits aus der Fürsorge, welche mehrere spätere persische und türkische Monarchen, vielfach aus religiösen Rücksichten, dem Bewässerungssysteme des Euphratgebietes angedeihen liessen.

In Folge dessen bilden namentlich die Kazas Hille und Hindije, ferner die ausserhalb des Bereiches dieser Wahrnehmungen liegenden Theile des Sandschaks Divanie die fruchtbarsten Theile des Vilayetes Bagdad, mit welchen nur die unmittelbare Umgebung der Provinzhauptstadt sowie die kleine Landschaft Chorassan rivalisiren kann.

Zieht man noch das Factum in Betracht, dass die schiitischen Pilgerfahrten und Leichentransporte sowie der von den Pilgern betriebene Handel alljährlich bedeutende Summen nach Kerbela und Nedschef bringen, und erwägt man, dass die Verwaltung des die Vilayetscentrale sammt der Stadt Bagdad umfassenden gleichnamigen Sandschaks grössere Kosten verursachen muss, als die primitive Administration der Dependenzen, so ergibt sich a priori der Schluss, dass die Gouvernements Kerbela und Divanie am meisten dazu beitragen, dass das Vilayet Bagdad zu den activen Provinzen des ottomanischen Reiches gehört. Ziffermässig geht dies auch aus folgender, allerdings zum Theil nur Schätzungen enthaltenden Uebersicht der ökonomischen und finanzpolitischen Factoren hervor.

Sandschak	Einwohnerzahl	Flächeninhalt in km^2	Bebautes Land in *Ha*	Anzahl der Dattelpalmen
Bagdad (mit der Provinzhauptstadt)	400.000	96.000	500.000	3,600.000
Kerbela	200.000	23.000	336.000	1,400.000
Divanie	250.000	21.000	487.000	500.000
Summe . .	850.000	140.000	1,323.000	5,500.000

Sandschak	Brutto-Einnahmen	Ausgaben der türkischen Verwaltung in Kronen	Reinertrag
Bagdad (mit der Provinzhauptstadt)	2,100.000	820.000	1,280 000
Kerbela	1,320.000	154.000	1,166.000
Divanie	2 000.000	198.000	1,802.000
Summe . .	5,420.000	1,172.000	4,248.000

Die mineralischen Producte der bereisten Theile der Euphratgegend sind unbedeutend und bestehen, abgesehen von einer angeblichen Salpeterfundstätte bei Kufa, aus Kochsalz. Die Salzsümpfe, von denen die wichtigsten im Sandschak Kerbela liegen, sollen eine Jahresausbeute von 10.000 *q* liefern, doch ist diese Angabe schwer controlirbar, nachdem es der Staatsschuldenverwaltung bisher noch nicht gelungen ist, alle vorhandenen Salinen ihrer Aufsicht zugänglich zu machen.

Wie bereits aus obiger Tabelle ersichtlich, wird die Culturfläche des Sandschaks Kerbela auf 336.000 *ha* (also ca. $^1/_7$ der Gesammtarea) geschätzt, während von Kaza Hille nahezu die Hälfte (283.000 *ha*) bebaut ist. Das nichtbebaute Terrain ist hauptsächlich Weidegrund und gehört dem Staate, welcher die cultivirbaren Parcellen successive zur Urbarmachung an private Erbpächter oder an die kaiserliche Domänenverwaltung veräussert. Der Besitzstand letzterer macht, wie überhaupt in Mesopotamien, rapide Fortschritte. Im Gouvernement Kerbela sind bereits über ein Drittel (132.000 *ha*), im Kaza Hille fast die Hälfte (115.000 *ha*) des cultivirten Boden kaiserliches Eigenthum. Die Domänen geniessen nicht bloss für ihre Production volle Steuerfreiheit, sondern haben auch die von den in ihrem Bereiche arbeitenden Bauern zu zahlenden Abgaben (Beijtie, Agnam vergüssi etc.), sowie die auf ihre Erzeugnisse entfallende Accise (Ihtisab) auf eigene Rechnung ein.

Der Kleinbesitz nimmt neben dem Grossgrundbesitze nur eine unbedeutende Stellung ein und beschäftigt sich hauptsächlich mit Gärtnerei und Gemüsebau, namentlich in der Umgebung der grösseren Orte. Eine Art von Kleinbauern stellen auch die Nutzniesser der zahlreichen frommen Stiftungen dar, welchen die Regierung kleine Landparcellen zum Anbau gegen Zahlung des blossen Zehnten überlässt. Viel mehr belastet sind die Grossgrundbesitzer, denen (neben dem Staate und der kaiserlichen Domänen- oder „Senye"-Verwaltung) der grösste Theil des Landes, jedoch nicht als absoluten Eigenthümern, sondern in Form von Tapugütern (Erazi-i-mirie, eine Art Erbpacht) gehört. Dieselben entrichten gegenwärtig folgende Steuern, die sie von dem Bruttoertrage in natura, und zwar bis zu einer Distanz von 5 *km* auf eigene Kosten abzuführen haben:

Steuern	Percenttheile vom Bruttoertrage
1. „Hums-el-Miri-Tapu", das ist ein Fünftel des Bruttoertrages	20
2. „Dhamm", $^1/_2$percentiger Zuschlag auf den Bruttoertrag berechnet	0·5
3. „Maarif", $^1/_2$percentiger Zuschlag (auf den Bruttoertrag berechnet) zu Gunsten der Unterrichtsverwaltung . .	0·5
4. Muhadschirsteuer (erst seit Kurzem eingeführt), das ist 6percentiger Zuschlag auf den „Hums" berechnet	1·2
Summe . . .	22·2

Die ländlichen Arbeitsverhältnisse sind zwar sehr verschieden, doch herrscht im Grossen und Ganzen die Eigenthümlichkeit vor, dass die ackerbauende Bevölkerung nicht in ständigen Dörfern wohnt, sondern ihre Mattenzelte (Serife) dort aufschlägt, wo sie in ein Contractverhältniss zu dem Grundherrn getreten ist. Die Contracte werden gewöhnlich nur auf ein Jahr abgeschlossen. Die Grundlage dieser Verträge für den eigentlichen Ackerbau beruht auf dem Principe, dass sich Grundherr und Ackerbauer je eine Hälfte des Nettoertrages ausbedingen; Ersterer liefert den Boden und das Wasser (bestreitet also die Irrigationsauslagen), Letzterer den zur Aussaat erforderlichen Samen und die Arbeit. Dieser Modus ist der allgemein übliche und wird in Streitfällen, wo kein Contract vorliegt, von den Behörden präsumirt. Der Grund, warum die Lieferung der Aussaat dem Arbeiter obliegt, ist die Erfahrung, dass es sonst bei den so ziemlich rechtlosen Verhältnissen leicht zu einem abusiven Verbrauche des Saatgutes kommt. Modificationen obigen Contractsystemes kommen zuweilen vor, indem bei sehr gutem oder sehr schlechtem Boden sich der eine oder andere der vertragschliessenden Theile 10—15 Percent über die Hälfte des Nettoerträgnisses ausbedingt. Dass, wie dies in der nördlichen Landschaft Chorassan geschieht, neben Grundherrn und Anbauern noch ein dritter Mitcontrahent erscheint, welcher das Saatgut vorschiesst, so dass dem Besitzer nur ca. 20 Percent vom Nettoertrage bleiben, kommt in den am Euphrat gelegenen Theilen des Vilayetes Bagdad fast nie vor.

Hingegen bietet hier die Erhaltung des Canalnetzes einige Eigenthümlichkeiten. Selbe obliegt zwar, wie erwähnt, dem Besitzer, doch bedingt sich derselbe in dem Contracte, meistens aus, dass von den auf einen Feddan entfallenden Arbeitern je einer ihm für Irrigationszwecke zur Verfügung stehen müsse. Dies genügt indessen selten, um die bei ordentlicher Bewirthschaftung nöthige Erhaltung der Wassergräben zu erreichen, weshalb Grossgrundbesitzer meistens ein weiteres Abkommen mit dem Häuptling jenes kleinen Araberstammes schliessen, welchem ihre Bauern angehören Derselbe wird nämlich dann gewissermaassen zum Aufseher eingesetzt, erhält als Lohn mindestens 14 Percent von der sonst dem Eigenthümer gebührenden Quote des Nettoerträgnisses und übernimmt hiefür neben der Verantwortlichkeit für das Thun und Lassen seiner Stammesangehörigen und für den gründlichen Anbau der seiner Aufsicht unterstellten Gründe die Verpflichtung, aus seinen Leuten die nöthigen Arbeiter zu den Canal- und Dammreparaturen zu stellen. Bei sehr grossen Arbeiten, namentlich Neuanlagen, an deren exacter Ausführung der Besitzer sehr interessirt ist, pflegt derselbe überdies den Arbeitern selbst kleine Prämien zu zahlen.

Während Vorstehendes sich zwar bloss auf den Feldbau bezieht, so ist in der Gegend von Hille etc. doch auch bezüglich der Dattelpalmen und anderen Gartenculturen, nicht wie z. B. bei Bagdad, die Bestellung durch Taglöhner, sondern ebenfalls ein Contractsystem üblich. Grundherr und Arbeiter theilen sich den Ertrag, und zwar entweder zu gleichen Theilen, in welchem Falle auch die Spesen getheilt werden, oder aber erhält der Besitzer $^2/_3$, der Bebauer $^1/_3$, wo dann die Kosten von Ersterem allein getragen werden. In beiden Fällen fallen die unter den Palmen angebauten Nebenculturen (Gemüse etc.) ausschliesslich dem Arbeiter zu.

Die Regierung hebt von den Dattelpflanzungen eine Steuer ein, welche für jede fruchttragende Palme, nach drei Classen abgestuft, je 36, 40 oder 45 Para beträgt, in Baargeld zu entrichten ist und districtweise an den Meistbietenden verpachtet wird.

Andere Obst- sowie Gemüsegärten zahlen der Regierung eine 10percentige Naturalsteuer, welche aus naheliegenden Gründen meistens auf den städtischen Märkten eingehoben wird, wohin die Bauern die Producte zum Verkaufe bringen.

Was endlich die Reisculturen betrifft, welche im Hinblicke auf den hohen Ertrag zu den werthvollsten Gründen der Gegend gehören, so erhält hier der Anbauer bloss $^1/_3$ des Ertrages, wogegen die „Hums"-steuer ausschliesslich den Grundherrn trifft.

In den höhergelegenen Theilen der in Rede stehenden Landschaften bildet Gerste, in den feuchten Niederungen hingegen Reis den Haupttheil der Culturen, hierauf folgen Weizen und Hirse. Man schätzt z. B. die mit Gerste bebaute Fläche im Kaza Hille auf 75 Percent, die Reisculturen im Kaza Hindije sogar auf 80 Percent der gesammten cultivirbaren Area, während für Weizen nur etwa 10 Percent angenommen wird.

Neben den erwähnten Hauptculturen gibt es eine ganze Reihe von Früchten secundärer Bedeutung, welche man, je nachdem die Anbauzeit in die Monate September bis Februar oder März bis September fällt, als Schettwi-(Winter-) oder Seifi-(Sommer-)Culturen bezeichnet. Schettwiculturen sind unter Anderem: Linsen, Hafer, Kümmel, Kohl, Lattich u. s. w. Zahlreicher und wichtiger sind die Producte des Seifianbaues, als: weisser und gelber Mais, Baumwolle, Tabak, Wicke, Sesam, Wasser- und Zuckermelonen, mesopotamischer Hanf, verschiedene Arten von echten und Pferdebohnen, Kürbisse u. a.

Die Düngung ist nur in Dattelpflanzungen und anderen Gartenculturen eingeführt, und zwar selbstredend nur mit natürlichem Dünger. Hingegen wird das Brachliegenlassen der Felder von den Grossgrundbesitzern zu einem doppelten Zwecke ausgeübt, und zwar einerseits um den Boden wieder Productionskraft gewinnen zu lassen, andererseits um gewisse schmarotzende Unkräuter durch Entziehung der Nährpflanzen zu vernichten. Zu ersterem Zwecke lässt man die Felder jedes zweite oder dritte Jahr unbebaut, doch ist dies an jenen Orten nicht nöthig, wo man Gelegenheit hat, die Aecker durch Ueberschwemmung mit befruchtendem Schlamme zu düngen.

Die des Unkrautes halber brachliegenden Culturflächen müssen, um den Zweck zu erreichen, zwei bis drei Jahre in diesem Zustande verbleiben. Rascher lässt sich dies durch Anbau von Hirse erreichen, wogegen jedoch die starke Ausnützung des Bodens durch diese Frucht spricht.

Eine zwei- oder gar dreimalige Ernte auf demselben Acker innerhalb eines Jahres, wie sie in anderen Gegenden derselben geographischen Breite, z. B. in Aegypten stattfindet, ist in diesem Theile Mesopotamiens im Allgemeinen nicht möglich, weil hiezu der Winter zu rauh, die sommerliche Dürre und Hitze zu stark und das Irrigationssystem zu sehr vernachlässigt ist. Jedoch kommt es vor, dass überschwemmt gewesene Terrains den Sommer über mit Sesam, Wicken und anderen Seififrüchten bestellt werden, was der hierauf erfolgenden Winteraussaat, namentlich von Gerste, keinen Abbruch thut, so dass also factisch in solchen Jahren eine zweimalige Ernte stattfindet.

Es ist fast unmöglich, ein klares Bild über die absolute Ertragsfähigkeit des Bodens in Form des auf der Flächeneinheit geernteten Fruchtquantums zu gewinnen, und zwar deshalb, weil der Tapufeddan (= 18·38 *ha*), nach welchem die türkische Regierung die Ausdehnung der Erbpachtgüter bemisst, gar keine praktische Bedeutung besitzt. Die Vertheilung der Aecker an die bäuerlichen Contrahenten, die Angaben über den Ertrag und dergleichen finden nämlich nach einem anderen, dem sogenanten „bebauten Feddan" statt, welcher je nach der Qualität des Bodens und anderen praktischen Motiven willkürlich und verschieden festgesetzt wird und oft nur die Hälfte oder gar ein Drittel des Tapufeddans beträgt. So wird z. B. das Erträgniss eines angebauten Feddans für Weizen oder Gerste auf 2 bis 12 Taghar angegeben, an welcher grossen Differenz nicht bloss die verschiedene Güte der Aecker und der Jahre, sondern auch die Unbestimmtheit der Flächeneinheit participirt. Etwas grössere Klarheit ist durch Verhältnisszahlen zwischen dem Quantum des Saatgutes und des Ernteerträgnisses zu erreichen, welches bei Weizen oder Gerste mit 1:15 oder 20, bei Reis mit 1:40 oder 50 angenommen wird.

Die vom Staate den Bauern auferlegten Lasten bestehen, abgesehen von der später zu erwähnenden Viehsteuer aus der „Bejtie", das ist eine Abgabe von 50 Piaster jährlich per Mattenzelt (Serife).

Auf den der kaiserlichen Domänenverwaltung gehörigen Gütern hebt diese beide den Ackerbauern auferlegten Steuern auf eigene Rechnung ein.

Der einzig erhältlichen oberflächlichen Schätzung zufolge soll der Viehstand der bereisten Landschaften im Durchschnitte folgende Ziffern aufweisen:

	Sandschak Kerbela	Kaza Hille
Rinder	52.000	16.000
Büffel	30.000	10.000
Pferde	35.000	4.000
Esel und Maulthiere	26.000	15.500
Kameele	24.000	10.000
Schafe	700.000	200.000
Ziegen	4.000	660

Die Viehzucht wird im Allgemeinen nicht von den Grundherren, sondern von den Bauern betrieben, nachdem die im Lande herrschenden rechtlichen, klimatischen und sanitären Uebelstände einen Grossbetrieb als sehr riskirt erscheinen lassen, während die Zucht im kleinen Style für den Bauern sehr vortheilhaft erscheint, ja ausreicht, den Lebensunterhalt des genügsamen Besitzers zu sichern.

Namentlich ist dies bezüglich der Schafzucht der Fall, welche, wie aus obigen Daten ersichtlich, das Gros des Viehstandes im Euphratgebiete ausmacht. Die Besteuerung des Kleinviehes ist eine geringe ($3^1/_2$ Piaster jährlich per Kopf) während die Weide dem Bauer auf dem Gebiete seines Grundherrn unentgeltlich zur Verfügung steht. Der Nachwuchs ist bei dem mesopotamischen Klima ein so reichlicher, dass er allein zur Rentabilität der Schafheerden genügen würde. Hiezu kommt überdies noch die Schur, deren Product von den Bagdader Wollhändlern um 5—6 Piaster per Schaf aufgekauft wird. Hienach kann es nicht Wunder nehmen, dass die Landbevölkerung bei Hille den Grad der Wohlhabenheit eines Individuums nach der Zahl seiner Schafe bemisst, was an die Etymologie des lateinischen „pecunia" erinnert.

Ziegen werden im Euphratgebiete nur in geringer Zahl gehalten. Für die Feldarbeiten und die Bewässerungsmaschinen werden von kleineren Leuten Rinder, von den Wohlhabenderen Pferde verwendet. Büffel kommen zu diesem Zwecke in den Reisgegenden vor, wo an Reisstroh als Futter und sumpfigen Stellen kein Mangel ist.

Der Kameelzucht obliegen ausschliesslich die Beduinen. Die besten Dromedare werden in Centralarabien (Nedschd) gezüchtet und zeitweilig von den Schammar-Arabern nach Nedschef auf den Markt gebracht. Auf diesem Markte werden auch andere Producte der von den Wüstenbewohnern betriebenen Zucht, als edle Pferde und Mohairziegen, verhandelt oder vielmehr gegen Getreide und andere Bodenproducte des Tieflandes umgetauscht. Dieser Handel ist alljährlich im October am lebhaftesten, es sei denn, dass, wie im Herbste verflossenen Jahres, Feindseligkeiten unter den Beduinenstämmen selbst die Sicherheit des Verkehres beeinträchtigen.

Eine Belastung, welche sowohl die Bodenproduction als auch den Handel trifft, besteht in der Accise (Ihtisab), welche in den meisten türkischen Provinzen schon lange aufgehoben ist, in den Gouvernements Kerbela und Hille jedoch fortbesteht. Die im Versteigerungswege an Pächter vergebene Abgabe auf die landwirthschaftliche Zufuhr, beziehungsweise Zutrieb nach den Städten beträgt 7 Percent, ausser für Gerste und Weizen, die 25, beziehungsweise 50 Para per Waznah Alwah zu entrichten haben.

Die industrielle Thätigkeit ist namentlich in dem ganz und gar den landwirthschaftlichen Charakter tragenden Kaza von Hille sehr gering, wo als Producte der Hausindustrie nur Binsenmatten, ferner rohe Wollgewebe für die arabische Nationalkleidung zu nennen sind. Weit besser steht es mit der gewerblichen Thätigkeit im Sandschak Kerbela. Die Stadt Nedschef besitzt hochentwickelte Webereien, in welchen die von den Beduinen gelieferten Kameelhaare zu den „Aba" genannten arabischen Mänteln verarbeitet werden. Das Nedschefer Er-

zeugniss geniesst den besten Ruf im ganzen Oriente und wird überall den in anderen Städten Mesopotamiens, Syriens und Arabiens gewobenen „Abas“ vorgezogen.

Die übrigen Gewerbe, welche in Kerbela und Nedschef betrieben werden, decken sich so ziemlich mit jenen Bagdads, doch verdienen jene einer speciellen Erwähnung, welche auf dem Umstande beruhen, dass diese beiden Städte das Centrum der schiitischen Pilgerfahrten sind. So werden daselbst die „Torba“ genannten, beim Gebete der Schiiten verwendeten Thonobjecte, Rosenkränze, Elfenbeinschnitzereien, ciselirte Metall- und Silberwaaren, Stickereien u. dgl. angefertigt, und aus Manchester importirte Baumwollzeuge mit Arabesken und Koransprüchen bedruckt, welche Artikel von den Pilgern als Andenken mitgenommen werden. Diese Industrien sind vielfach aus Persien und Indien dorthin gekommen und werden häufig von Meistern ausgeübt, welche aus jenen Ländern stammen. Persischen Ursprunges ist auch die Fabricatiou glasirter Ziegel, welche zur fortwährenden Restaurirung der dortigen grossen Moscheen dienen. Die Grundfarben der Glasur sind Blau oder Gold, und werden auch Blumenornamente und arabische Schriftzeichen in kunstvoller Weise eingebrannt.

Der selbständige Handel von Kerbela, Hille und Nedschef ist relativ unbedeutend und besteht in dem bereits erwähnten Güteraustausche mit den Beduinen (besonders zu Nedschef) und den vereinzelten Verbindungen, welche manche Kaufleute an den schiitischen Wallfahrtsorten mit Indien und Persien unterhalten.

Im Uebrigen gehören die erwähnten Plätze zu dem Handelsgebiete Bagdads und Basrahs.

Was die Einfuhr betrifft, so beherrscht Bagdad dieselbe fast allein. Die importirten Güter sind mit denjenigen identisch, die Bagdad für den Bedarf der schiitischen Pilger bezieht und sowohl nach den erwähnten Städten als auch nach den anderen schiitischen Wallfahrtsorten (Kiadhimié und Samara) reexportirt. Diese Artikel wurden in der hieramtlichen commerciellen Berichterstattung wiederholt erwähnt, und ist deren Menge, soweit sie von Bagdad aus auf der Pilgerstrasse befördert werden, in den statistischen Angaben für Bagdad mitenthalten. Zuweilen lassen jedoch Bagdader Importeure die von ihren Committenten in Kerbela, Hille etc. bestellten Sendungen in Basrah auf Segelschiffe umladen und flussaufwärts an ihre Bestimmung bringen, über welchen Verkehr ziffermässige Angaben schwer zu erhalten sind. Letzteres gilt leider auch von der Ausfuhr, welche fast ausschliesslich den Weg über Basrah einschlägt. Man versichert zwar, dass die in Hille jährlich verschifften Cerealien 20.000 *t* und die ab Kufa exportirten Quantitäten derselben Gattung fast ebenso viel betragen sollen, doch lässt sich, wenn man die Basraher Exportverhältnisse nicht aus eigener Anschauung kennen gelernt hat, der Werth dieser Angaben nicht genügend beurtheilen. Der Wichtigkeit nach geordnet werden folgende Artikel von den Basraher Händlern aus Hille und Kufa bezogen und nach den in Klammern beigesetzten Staaten exportirt:

Gerste (England, Indien).
Weizen (England, Indien).
Sesam (Indien, Marseille, Triest).
Wicken (Indien).
Reis (Persischer Golf).

JEDNOTA K POVZBUZENÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

Eine Emancipation des Exportes von Basrah oder des Importes von Bagdad ist bei dem gegenwärtigen Zustande der Communicationen, der allgemeinen Unkenntniss europäischer Sprachen und den religiösen Vorurtheilen nahezu ausgeschlossen Dieselbe würde auch weder den Interessenten im Euphratgebiete, noch der europäischen Handelswelt zugute kommen, weil die Ernteverhältnisse sehr wechselnd und unsicher, der mit den Pilgerfahrten zusammenhängende Handel in Folge der Quarantaine äusserst unregelmässig und stockend ist. Bei einem directen Verkehre müssten daher Credit- und andere Erleichterungen gewährt werden, in welche wohl der Bagdader oder Basraher Kaufmann einwilligen kann, da ihm Informationsmittel zu Gebote stehen, deren Zugeständniss seitens in Europa thätiger Firmen aber höchst riskirt wäre.

Schliesslich möge noch des archäologischen Interesses gedacht werden, welches die bereisten Landschaften als Centrum der mesopotamischen Cultur zur Zeit des babylonischen Reiches und unter den ersten Abbassiden bieten.

Während die Nahie Kufa die Ruinen der gleichnamigen Stadt birgt, in welcher die ersten abbassidischen Kalifen bis zur Gründung Bagdads residirten und von welcher die Bezeichnung der älteren arabischen Münzen und Schriftzeichen als kufische herrührt, liegen in den Bezirken von Hindie und Hille, weiters in verschiedenen entfernteren Districten des Sandschaks Divanie die Ruinen von Babylon, von Borsippa (erhalten ist das nach den neuesten Forschungen mit Unrecht für den biblischen „Thurm von Babel“ angesehene Bauwerk „Birs Nimrud“) und von anderen babylonischen Städten. Die Ruinen letzterer waren es namentlich, welche das Interesse der abendländischen Gelehrtenwelt auf sich gezogen hatten und wo daher in der zweiten Hälfte des XIX. Jahrhunderts zahlreiche Ausgrabungen stattgefunden haben. Obzwar es keinem Zweifel unterliegt, dass diese Fundstätten von den früheren englischen (und theilweise auch französischen) Expeditionen stark ausgebeutet und die Ergebnisse namentlich dem „British Museum“ einverleibt worden sind, so können sie doch noch lange nicht als erschöpft bezeichnet werden, so dass auch die gegenwärtig daselbst thätigen archäologischen Missionen noch immer interessante Funde und Entdeckungen machen. Diese wissenschaftlichen Unternehmungen, welche auf Grund kaiserlicher Iradés arbeiten und unter der Controle der Constantinopeler Museumsdirection stehen, sind gegenwärtig folgende:

1. Die deutsche Expedition der Berliner „Orientgesellschaft“ unter der Leitung des Herrn Dr. Robert Holdewey.

Expeditionszweck ist die genaue Erforschung der Lage der wichtigsten Bauten des alten Babylon.

2. Die amerikanische Expedition des Mr. Haynes und Professor Hildprecht, welche in Niffer (Nahie Afadsch des Kaza Divanie) arbeitet und hauptsächlich auf die Ausfindigmachung der dort zahlreich vorhandenen Keilschriftdocumente (Thontäfelchen) im Interesse der assyriologischen Forschung ausgeht.

Obwohl ausserhalb des hier behandelten Gebietes thätig, soll an dieser Stelle doch der Vollständigkeit halber auch der beiden französischen Expeditionen kurz gedacht werden, welche in dem Bereiche des Zweistromlandes wirken; es ist dies die Mission des Herrn de Sarzec, ehemaligen französischen General-Consuls in Bagdad, welche „Tello“ (im Kaza Schattra des Vilajets Basra), die reiche Fundstätte von Sculpturen und sonstigen Alterthümern der babylonischen Zeit ausbeutet, und diejenige des Herrn de Morgan, die auf persischem Boden mit der Erforschung der Ruinen des alten „Susa“ beschäftigt ist.

DIE JAPANISCHE FLECHTINDUSTRIE.

Gelegentlich einer Reise nach Japan hat der Forstsachverständige beim deutschen Gouvernement in Kiautschou die japanische Stroh- und Holzspangeflechtindustrie einem eingehenden Studium unterzogen, auf Grund dessen die Berichte über Handel und Industrie Folgendes mittheilen: Die in Japan vorwiegend hergestellten Strohbänder — straw-braids — sind 2—3 *cm* breite, dünne Geflechte aus Weizenstroh, welche mit den Rändern flach aneinander genäht, hauptsächlich zu Strohhüten verarbeitet werden. Sie kommen in $^1/_2$ *m*

langen Bündeln von 60 Yards (angeblich auch 30 und 80 Yards) Länge in den Handel.

Der Werth der Ausfuhr Japans an Strohbändern hat nach Ausweis der Zolltabellen in den letzten drei Jahren zwischen 4 und 6 Millionen Mark geschwankt. Die Ausfuhr geht in der Hauptsache nach Amerika, England und Deutschland. Ausfuhrhäfen sind Yokohama und Kobe. Die grossen Exportfirmen kaufen vom japanischen Zwischenhändler, der indessen auch nur ein Beauftragter oder Vertreter einer Genossenschaft von Strohindustriellen im Productionsgebiete sein kann. Eine solche Genossenschaft besteht z. B. in Atsuta bei Nagoya, Provinz Owari. Sie beschäftigt etwa 4000 Arbeiter, überwiegend Frauen, Mädchen und Kinder, in Hausindustrie. Der Bauer bringt dem Kleinfabrikanten das Stroh, dieser richtet es zum Verflechten durch Bleichen oder Färben zu und vergibt es an Hausarbeiter, welche ihm die fertigen Bänder unter Controle nach Gewicht abliefern. Der Kleinfabrikant verkauft durch die Genossenschaft an den Exporteur. Die Genossenschaft hat ein besonderes Haus, in welchem Proben ihrer Erzeugnisse ausgestellt sind, und in dem einer der Kaufleute oder ein Angestellter den Kunden aufwartet. Eine gleiche Genossenschaft wie die Atsuta befindet sich in Fukuyama, Provinz Bingo, westlich Kobe. In Okoyama, der bedeutendsten Stadt dieser Gegend, besteht ein kleines Museum, welches die Producte des Landstrichs enthält: Feldfrüchte und die Erzeugnisse daraus, Thonwaaren, Fischereigeräthe, Matten aus Binsengeflecht und auch Strohgeflecht. Hier zeigt sich das Bestreben, durch erhabene Flechtarbeit auf dem sonst flachen Strohbande mit Zusammenstellung verschiedener Halmbreiten oder Verwendung verschieden gefärbter Halme etwas Kunstvolleres zu bieten. Eine Exportfirma in Kobe benutzt die Phantasie und Fertigkeit besonders geübter Flechterinnen zur Herstellung besserer Muster, welche sie dem Zwischenhändler für Massenerzeugung in Hausarbeit auf dem Lande in Auftrag gibt.

Die Strohgeflechtindustrie ist nur möglich bei sehr billiger Handarbeit. Die Maschine macht sich angeblich bei dieser Arbeit nicht bezahlt. Die Tagesleistung einer Flechterin bei einfachem, glattem Geflecht gleich 30 Yards wird mit 10 Sen = etwa 20 Pfennig bezahlt.

Eine versandtfertige Rolle Strohband schlichten, glatten Geflechts mittlerer Güte, Länge 60 Yards, kostet 35 Sen. Darin sind 20 Sen Arbeitslohn für Flechten enthalten, so dass als Werth des Flechtmateriales nur 15 Sen übrig bleiben, und auch hierin steckt noch das Entgelt für Zurichten des rohen Halms und eventuell einmaliges Bleichen mit etwa 10 Sen. So beiben 5 Sen für das Rohmaterial an sich. Ein Bündel Strohband (60 Yards) wiegt 200—250 *g*. Ein Pfund Stroh kostet angeblich 10 Sen. Der Preis eines Strohhutes setzt sich also überwiegend aus dem Werthe der Arbeit, den Transportkosten, dem Handelsprofit und eventuell dem Zoll zusammen.

Das Stroh für die Flechterei muss möglichst lang und knotenfrei sein; nur der obere Halm bis zum zweiten Knoten ist benutzbar; im unteren Halmstück stehen die Knoten zu dicht. Das Stroh wird 40—50 *cm* lang, in etwa 10 *cm* starken Bündeln zum Verkaufe gebracht. Die hellsten, besten Qualitäten werden gebleicht, und zwar geschieht dies in einem leicht verschlossenen Raum (Kiste oder kleine Kammer), durch welchen Schwefeldampf geleitet wird. Die gebleichten Halme werden nach Stärken sortirt. Eine sorgfältigere Trennung geschieht durch Siebe, es gibt fünf bis sechs Stärkesorten. Die Halme werden je nach der Verwendung des fertigen Geflechts zu Hüten, Korbwaaren, Decken etc., ungespalten oder gespalten, und zwar nur an einer Seite aufgeschlitzt oder in zwei oder drei Theile längs zerlegt verarbeitet. Die ungespaltenen Halme werden entweder zwischen zwei Walzen platt gepresst oder rund verflochten; sie drücken sich dann beim Flechten platt. An einer kleinen Maschine sind die Spalthülsen mit Presswalzen vereinigt, durch welche der Halm gleich nach dem Austritt aus der spaltenden Hülse hindurchgehen muss. Vor dem Flechten wird das Stroh durch kurzes Eintauchen in Wasser erweicht. Die geflochtenen Bänder gehen noch einmal zur Glättung durch die Presswalzen, werden zu 60 Yards-Bündeln aufgewickelt, nochmals im Bleichraum fünf bis sechs Stunden dem Schwefeldampf ausgesetzt und gelangen nun an den Exportkaufmann Bei diesem werden die Bündel in fünf bis sechs Qualitäten weissen Glanzes geschieden. Diese Scheidung erfordert so geübten Blick, dass der Laie erst bei vierter bis fünfter Qualität den Unterschied gegen die erste bemerkt. Der Versandt geschieht in grossen hölzernen Kisten.

Für weisse Geflechte nicht geeignetes Stroh gelblicher Farbe wird nach Trennung in Stärkesorten blau, grün, roth, braun u. s. w. gefärbt. Nur einfarbige Bänder werden auch nach dem Flechten gefärbt. Eine vervollkommnete Art des Färbens wird in Fukuyama geübt, wo die gespaltenen und gebreiteten Halme gemustert gefärbt werden. Es geschieht dies mittelst Schablonen, Gittern aus 4—5 *mm* breiten Zinkbändern auf hoher Kante. Sie geben in ihrem Gitternetz das Muster, welches auf dem Halme weiss bleiben soll. In den Farbkästen wird eine Schicht platter Halme, Glanzseite nach oben, gelegt, darauf die Schablone, darauf eine Schicht Halme, Glanzseite nach unten (nach der Schablone zu), dann eine Schicht Halme, Glanzseite nach oben, dann wieder die Schablone und so fort. Auf die Packung wird Farbe aufgegossen, welche den Raum zwischen den hochkant stehenden Schablonenbändern füllt. Dann folgt das Kochen und die weitere Verarbeitung in der vorher geschilderten Weise. Bei farbigen Geflechten fällt das Räuchern mit Schwefeldampf natürlich fort. Sie werden ebenfalls, anscheinend jedoch in geringerer Masse, exportirt. Der Werth kunstvoll geflochtener und gefärbter Bänder kann bis auf 3 Yen = etwa 6 M. für 60 Yards steigen.

Ein anderer Zweig der Flechtindustrie Japans befasst sich mit der Verarbeitung feiner Holzspäne, hauptsächlich solcher von Weiden. Dieser Industriezweig wird oftmals neben der Strohflechterei betrieben. Nachdem die Hauptarbeit der letzteren vorüber ist, wird in ihren Werkstätten das Holzflechten besonders während des Winters ausgeübt. Vor November ist das Holz auch zum Absieb nicht reif.

Das durch weisse Farbe und einen gewissen Seidenglanz sich auszeichnende beste Holz liefert Hako-yanagi; daneben wird verwandt Kistenweide, wohl deshalb so benannt, weil das Holz wegen seiner Leichtigkeit auch viel zu Kisten verwendet wird, und ao-yanagi, grüne Weide, sowie das Holz von Hinoki, einer Cypresse (Chamaecyparis obtusa). Am meisten werden Weide und Pappel verarbeitet, weil sie das leichteste, geschmeidigste und für feine Späne wohl allein brauchbare Material liefern.

Die Holzgeflechte, welche in grosser Menge besonders nach Deutschland gehen, werden wohl in derselben Weise verwandt wie die Strohgeflechte. In Japan selbst sieht man häufig Geflechte eines stärkeren, etwa $^1/_4$ *mm* Spanes als $^1/_2$ *m* weite, flachschüsselförmige Sonnenhüte des Landvolkes.

Der Preis eines geflochtenen weissen Holzbandes einfacher Art von 60 Yards Länge beträgt 40 Sen. Darin sind enthalten Arbeitslohn für Flechten 20 Sen, für Zurichten (Schälen der Rinde, Spalten, Hobeln) etwa 18—19 Sen, so dass als Werth des rohen Weidenholzes 1—2 Sen übrig bleiben. Dreimal 60 Yards wiegen etwa 1 Pfund, mithin hat 1 Pfund 3—6 Sen, durchschnittlich Sen 4·5 Werth, 100 Pfund Yen 4·5 oder rund 9 M. Ein m^3 Weidenholz von glattem, astreinem Wuchs im Gewicht von ca. 10 Centner würde sonach 90 M. werth sein.

Zu erwähnen bleibt noch das Weidengeflecht aus dickeren, etwa 2 *mm* starken Ruthenspaltstücken oder Bändern, der kofferartige Korb, welcher äusserst praktisch ist und in Japan sehr viel auf Reisen benützt wird. Er besteht aus zwei rechteckigen, etwa doppelt so lang als breiten Körben mit hohen Rändern, von denen der eine etwas weiter ist und daher schachtelartig über den anderen gestülpt werden kann, so dass seine Ränder bis zum Boden desselben reichen. Dieser Korb ist, aus Binsen hergestellt, auch in China bekannt. Der Weidenkorb hat vor ihm bei gleicher Elasticität grössere Dauerhaftigkeit voraus.

Nach den vorstehenden Ausführungen kommt der Verfasser zu dem Schlusse, dass die Stroh- und Holzgeflechtindustrie, wie sie in Japan betrieben wird, auch im deutschen Schutzgebiete von Kiautschou in erhöhtem Maasse zur Einführung gelangen könne, da billige Arbeitskräfte vorhanden und der Rohstoff mit wenig Mühe und Kosten zu beschaffen sei.

JEDNOTA K POVZBUZENÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

CHRONIK.

Asien.

Asiatische Türkei. Der Kurdenführer Reschid Bey tödtet in Tiari, Vilayet Mossul, 15 Christen und bemächtigt sich ihrer Herden. Reschid Bey stellt sich mit dem Scheik Beha ed-Din an die Spitze einiger tausend Kurden und zieht sich in das Gebirge von Tiari zurück. Zur Verhütung von Niedermetzelungen werden Maassregeln getroffen. — Allen aus Amerika und Russland kommenden Armeniern von türkischer, russischer und amerikanischer Staatsangehörigkeit wird der Eintritt auf türkisches Gebiet verboten. — Der Scheik von Kuëit Mubarak kehrt nach dem Kampfe mit dem Emir von Nedschd Ibn er Raschid nach Kuëit zurück. Mubarak, der nicht verwundet sein soll, gibt die Absicht zu erkennen, wieder zu Felde zu ziehen, sobald die Regenzeit einen Marsch nach Nedschd ermögliche. — In Mesopotamien tritt die Pest auf. Basra wird für verseucht erklärt; auch in Bagdad kommen Pestfälle vor.

Persien. Das Befinden des Schah hat sich neuerdings verschlechtert. Der persische Thronfolger verlässt seine Residenz Täbris und siedelt nach Teheran über, wo er bleiben soll, da der Schah beschlossen hat, seinen Sohn an den Regierungsgeschäften theilnehmen zu lassen. Der Nachfolger im Generalgouvernement von Aserbeidschan ist noch nicht ernannt. Es ist eine Reform des Beamtenthums dieser Provinz geplant. — Mit Russland sind Verhandlungen zur Aufnahme einer Anleihe von einer bis zwei Millionen Pfund Sterling im Gange. Russland verlangt als Sicherheit gewisse wichtige politische Begünstigungen, namentlich in Südpersien.

Centralasien. In Buchara im Bezirke Baldschuan am Flusse Masarsu hat eine französische Gesellschaft den Goldreichthum des Landes auszubeuten begonnen.

Indien. Eine Truppe von Waziri-Soldaten wird auf der Strasse zwischen Kadschurikatsch und Kaschmir Kar, wie man glaubt, von Mahsudis überfallen und mehrere Mann werden getödtet und verwundet. In den Hügeln von Khirgi und Girni werden von Bhitannis aufständische Mahsudis überrascht und mehrere von ihnen getödtet. — Im Districte von Sialkot brechen in den von der Pest heimgesuchten Dörfern ernstliche Unruhen aus. Zwanzig Dörfer revoltiren gegen die Durchführung der Sanitätsmaassregeln, und es werden einige Regierungsorgane getödtet und verwundet. Zur Niederschlagung der Unruhen müssen Truppen abgeschickt werden.

Tongking. In Folge der vom Genenal Sou gegen die Aufständischen von Kwangsi unternommenen militärischen Operationen dringen chinesische Räuberbanden in das französische Gebiet ein und greifen den nördlich von Bao-lac eingerichteten französischen Posten in Lungling an, wobei fünf Mann der 30 Mann starken Besatzung getödtet und sieben verwundet wesden. Der Posten muss aufgegeben werden, wird aber am folgenden Tage wieder genommen und die Piraten werden über die Grenze von China zurückgeworfen. Später werden abermals zwei Einfälle in das französische Gebiet versucht, aber mit grossen Verlusten für die Aufständischen zurückgewiesen. Einen weiteren erfolglosen Einfall unternimmt eine 200 Mann starke Bande östlich von Cacbang. Eine Rückwirkung der Grenzunruhen auf die Bevölkerung von Tongking ist bisher nicht eingetreten. Es sind Maassregeln getroffen, um eine Ausdehnung der Bewegung zu verhindern.

China. Kaiserliche Erlässe verhängen Strafen über an Metzeleien und Gräuelthaten gegen die Fremden und Christen betheiligte Beamte. Der Kaiser von China kündigt in einem Edicte den Wunsch an, nach Peking zurückzukehren, um den Wünschen der Bevölkerung zu entsprechen, und fordert die chinesischen Bevollmächtigten auf, den Abschluss des Friedens zu beschleunigen. Nach der Weigerung, den von den Mächten unterbreiteten Indemnitätsvorschlag anzunehmen, und nach der vergeblichen Bitte um Herabsetzung des geforderten Betrages auf 40 Millionen Pfund Sterling erkennt ein kaiserlicher Erlass die Verpflichtung Chinas an, 450 Millionen Taels mit einer Verzinsung von 4 Percent als Entschädigung zu zahlen. Die reactionäre Partei, an deren Spitze der Eunuch Lilienying steht, fordert die hohen Hofbeamten heraus, und es bestehen Befürchtungen wegen einer Palastrevolution; der Kaiser soll beseitigt und nicht einfach zu Gunsten des gesetzmässigen Thronerben abgesetzt werden. Auch sollen die dem Hofe zum Schutze dienenden Kansutruppen wegen rückständigen Soldes gemeutert haben. Eine von dem Vicekönige und dem Tatarengeneral von Canton unterzeichnete Proclamation hebt die Privilegien auf, welche die Mandschus bisher den Chinesen gegenüber hatten. In allen Bezirken, in denen sich keine fremden Truppen mehr befinden, sind die Boxer wieder thätig; der Hass und die Drohungen gegen die Fremden sollen schlimmer sein als vor der Belagerung der Gesandtschaften. Die Zurückziehung der Truppen dürfte das Zeichen für die Niedermetzelung der einheimischen Christen sein. 4000 Aufständische aus der Provinz Kweitschau brechen in Szetschuan ein und verbreiten weithin grossen Schrecken; 3000 Mann aus Yünnan sollen auf dem Marsche sein, um zu ihnen zu stossen. Der Gouverneur von Schansi verständigt Lihungtschang, dass 3000 Franzosen sich, von 2000 bewaffneten eingebornen Christen begleitet, in der Provinz Schansi befänden und grosse Noth und Verwirrung bereiteten. Südlich von Schanhaikwan landen wiederholt Seeräuber und verüben Erpressungen. Im Gebiete südlich von Paotingfu und in Tschengtinfu brechen nach dem Abzuge der Franzosen Ruhestörungen aus. Mehrere hundert Chinesen bilden in der Gegend von Wenau eine Vereinigung zum Zwecke der Christenverfolgung, und überfallen christliche Eingeborene. Die Russen haben bei Mukden ein blutiges Gefecht mit Chinesen, wobei sie 60 Mann an Todten und Verwundeten verlieren. In der Mandschurei finden häufige Zusammenstösse zwischen Russen und Chinesen statt. Russland verlangt als Compensation für die Weigerung der chinesischen Regierung, das Mandschureiabkommen zu unterzeichnen, Grenzberichtigung zwischen Kuldscha und dem russischen Gebiete, Abtretung eines Gebietsstreifens im westlichen Tibet und eine Concession für die Ausbeutung der Goldminen südlich des Amur. Die auf Befehl der französischen Regierung nach China zurückbeförderte Kriegsbeute trifft in Peking ein, und alle Gegenstände werden wieder dorthin gebracht, wo sie vordem aufgestellt waren. Die britischen Militärbehörden verlängern die Eisenbahnlinie bis nach Tungtschau. Die Zerstörung der Takuforts durch die Verbündeten schreitet wegen der Gefahr für das angrenzende Eigen-

thum nur langsam vorwärts. Graf Waldersee verständigt die chinesischen Behörden davon, dass seine Truppen Peking nicht früher verlassen werden, bis der chinesische Hof dahin zurückgekehrt sein wird. In Hongkong nimmt die Pest einen ernsten Charakter an.

Korea. 3000 aufrührerische Chinesen sollen über den Tjumenfluss an der nordöstlichen Grenze in Korea eingedrungen sein und grosse Aufregung in den besetzten Districten hervorrufen. — Auf der Insel Quelpart bricht eine gegen die Christen gerichtete Bewegung aus. — Die koreanische Regierung zieht ihre Zustimmung zu der französischen Anleihe und dem Vertrage über den Bau einer Eisenbahn von Söul nördlich nach Witju zurück.

Sumatra. Das Lager bei Blangpedri an der westlichen Küste von Atjeh wird von 200 Eingeborenen umzingelt; die Truppen machen einen Ausfall und vertreiben den Feind. Dieser hat 53 Todte, die Holländer nur einen Verwundeten.

Philippinen. In Folge der jüngsten Verhandlungen ergibt sich der gefeierte philippinische General Mascardo mit 21 Officieren und 321 Mann. Auch der Philippinenführer Lacunae unterwirft sich den Amerikanern mit 31 Officieren und 145 Mann. Im Norden der Insel Luzon soll der Krieg jetzt völlig beendet sein. Der letzte Rest der Guerillastreitkräfte unter General Sales, die sich in der Nähe von Iloilo noch gehalten hatten, ergibt sich. Auf der Panay-Insel soll die Ruhe wieder hergestellt sein. Die Philippiner sollen sich bereit erklärt haben, die Waffen unter der Bedingung niederzulegen, dass die Philippinen als autonomes Schutzgebiet mit einem amerikanischen Residenten an der Spitze erklärt werden.

Afrika.

Tripolis. Die Nachrichten aus Tripolis lauten erregt. Es wird eine wachsende Gährung der türkischen Bevölkerung gegen die italienische Colonie gemeldet, deren Mitglieder die Häuser nicht verlassen können, ohne sich den ärgsten Anfechtungen auszusetzen. Arabische Flugblätter hetzen gegen Italien.

Algier. Die Arabererhebung in Marguerite ging nicht von den Beni Asser (Beni Menasser), sondern von dem Stamme der Righa (Rir'ha) aus, die an der Sakkargebirgskette wohnen, und es sollen ihm rein religiöse Motive zugrunde liegen. Mehrere Chuans, Mitglieder einer religiösen Genossenschaft, mit einem einfachen Gutsarbeiter Namens Yakub an ihrer Spitze, hatten es durch ihre Predigten und ihre seltsamen religiösen Uebungen dahin gebracht, eine kleine Gruppe der Bevölkerung gegen die französische Herrschaft zu entzünden. Gegenwärtig findet die Untersuchung gegen die verhafteten Araber statt. — In einem Dorfe bei Matifu soll ein französischer Colonist Namens Pascal von Eingeborenen ermordet worden sein. In der Nähe von Constantine greifen Araber einen französischen Gutsbesitzer an; zwischen den Arabern und Leuten, die dem Gutsbesitzer zu Hilfe eilen, findet ein heftiges Handgemenge statt, und auf beiden Seiten werden mehrere Personen verwundet. Der Rädelsführer der Araber wird verhaftet. — Räuberische Eingeborene sollen in der Nähe des Bahnhofes Marsotte einen Güterzug, der von Tabessa kam, angegriffen haben. — Eine Bande Eingeborener soll das Wachthaus des Försters von Guelma überfallen haben, aber zurückgewiesen worden sein. — Das städtische Oberhaupt von Algier, Max Regis, wird in einem Restaurant von dem Zeitungsdirector Laberdesque durch zwei Revolverschüsse verwundet, und es kommt zwischen den beiderseitigen Anhängern zu einer wilden Schlägerei. — Durch eine Verfügung des Präfecten von Algier werden im Hinblick auf Ruhestörungen auf Strassen und Plätzen, die in Folge einer Versammlung der antisemitischen Vereine und der Vereine der nationalistischen Jugend hervorgerufen wurden, diese Vereine aufgelöst.

Marokko. Die Rifpiraten ermorden den französischen Kaufmann Pouzet. Der Sultan von Marokko erklärt den Tuat-Häuptlingen, die ihn um Hilfe gegen Frankreich baten, brieflich, dass er gegen Frankreich keine offenen Feindseligkeiten unternehmen könne, dass er jedoch den marokkanischen Grenzstämmen befehlen werde, durch unaufhörliche Einfälle in französisches Gebiet die militärischen Operationen Frankreichs in Südalgerien zu hindern. Zwei französische Kreuzer treffen in Tanger ein, und der französische Gesandte in Tanger verlangt von der marokkanischen Regierung Genugthuung für den an Pouzet begangenen Mord und Erklärungen wegen des an die Tuat-Häuptlinge gerichteten Briefes des Sultans. Marokko gibt Frankreich in allen betreffenden Punkten Genugthuung und verpflichtet sich, an die Familie des ermordeten Pouzet 100.000 Frs. Entschädigung zu zahlen, die Schuldigen zu bestrafen und mehrere gefangen gehaltene Personen, die unter französischem Schutze stehen, freizulassen.

Französische Somaliküste. Auf der Eisenbahnstrecke von Dschibuti nach Harrar sind die Schienen bis zum 161. Kilometer gelegt.

Wadai. Bei den inneren Kämpfen, deren Schauplatz Wadai seit einiger Zeit gewesen ist, fiel der bisherige Sultan Ibrahim seinem Gegner Achmed, einem Bruder des vorigen Sultans Yussuf, in die Hände und wurde geblendet. Dieser Ausgang des Thronstreites erregt allgemeine Befriedigung, da Ibrahim ein unerfahrener und gewaltthätiger Herrscher gewesen sei und besonders die tripolitanischen Händler mit Erpressungen bedrückt habe. Voraussichtlich werde unter Achmeds Herrschaft der Handel Wadais mit dem Norden zunehmen.

Aegyptischer Sudan. Die Bureaux der Sudan-Regierung sollen von Omdurman nach Chartum verlegt, Chartum soll also die Hauptstadt von Centralafrika werden.

Tschadsee-Länder. Der französische Hauptmann Robillot, der mit einer Truppe am Schariflusse stand, ist gegen Fadhlallah aufgebrochen und soll diesen vor Dikoa (südwestlich vom Tschadsee auf Kameruner Gebiet) geschlagen haben, als Fadhlallah sich gerade anschickte, nach dem südwestlichen Theile des Sultanats Bornu vorzudringen. Nach anderen Mittheilungen soll Fadhlallah schon bei Yola gestanden sein. (Fadhlallah ist ein Sohn des im vorigen Jahre gefallenen Eroberers Rabbeh. Er hatte die Eroberungspolitik seines Vaters wieder aufgenommen und war in das Gebiet des Sultans von Bornu eingefallen, das sich vom Nordosten des britischen Schutzgebietes Nord Nigeria, wo die Hauptstadt Kuka liegt, bis an den Schariffluss, also auch über den nördlichsten Theil des Kameruner Schutzgebietes südlich vom Tschadsee erstreckt.) — Der Senussischeik soll eine geheimnissvolle Regsamkeit entfalten und eine grosse Anzahl seiner nomadischen Anhänger in den Guru-Oasen um sich sammeln. Er scheint einen Rückzug in die unzugänglichen Tuareg-Oasen zu planen, vorher aber vielleicht noch einen Schlag gegen Kanem führen zu wollen, dessen Sultan Alifa Serab mit den Franzosen im Bunde ist. Ein Einverständniss zwischen ihm und dem neuen Sultan von Wadai, Achmed, zu gemeinsamer Abwehr der Franzosen wäre also nicht zu erwarten.

Französisch-Guinea. Das Gerücht, dass die Lage an der Elfenbeinküste sehr kritisch sei, wird als durchaus unbegründet bezeichnet. Die vor einigen Monaten im Baulégebiete ausgebrochenen Unruhen seien sofort unterdrückt worden, und die Reise des General Combes nach Grandbassam, dem bisherigen Hauptorte der Elfenbeinküste, verfolge nur Verwaltungszwecke.

Britisch-Westafrika. Darri Banna Darbo, der Urheber der Ermordung des britischen Commissärs in Sankandi, und zwei eingeborene Mitschuldige, werden nach durchgeführtem Processe in Dumbutu gehängt. Die Execution macht auf die Eingebornen einen tiefen Eindruck.

Unter-Nigeria. In nächster Zeit wird eine militärische Expedition nach dem Gebiete des Crossflusses entsandt

werden, um die dortigen Stämme zu unterwerfen und das Land zu erschliessen. Eine Abtheilung wird von Old Calabar, eine andere von einem Standort westlich von Lokodscha aufbrechen. Der Zug, der eine Gesammtstärke von 2000 Mann haben und von Oberstlieutenant Montanaro (aus dem Aschantifeldzuge bekannt) befehligt werden soll, gilt dem Stamme der Aro, die sich bis jetzt dem Eindringen der Weissen widersetzt haben.

Britisch-Ostafrika. Der Mullah Abdullahi, der sich gegenwärtig in Yahil, etwa vier Tagereisen von Burao, befinden soll, verfügt, wie es heisst, über 10.000 Streiter zu Fuss und zu Pferde; 700 seiner Leute sollen mit Feuerwaffen versehen sein. Er soll diese Streitmacht jederzeit verdoppeln können. Ein Aufmarsch gegen ihn durch die Handwüste wurde verzögert, weil man den Regenfall abwarten musste. Nach den letzten Meldungen hat der Aufbruch gegen Yahil unter günstigen Umständen begonnen. Der Negus Menelik schickt 10.000 Mann frische Truppen ab, die an Stelle der gegen den Mullah im Felde stehenden Mannschaften treten sollen, da die Truppen im Felde grossen Mangel litten und schliesslich ihre Transportthiere verzehren mussten. Der Sultan der Ogaden-Somalis befindet sich als Gefangener an Bord eines britischen Kriegsschiffes. Die Ogaden-Somalis haben sich bereit erklärt, für die Ermordung Jenners eine Geldstrafe zu zahlen, doch mit der Bitte um eine Frist von 30 Tagen. Dies wurde ihnen gewährt. — Auf der Ugandabahn sind die Schienen jetzt bis zum 807. Kilometer gelegt. Man hofft, bis zum November d. J. den Endpunkt am Victoria-Nyanza-See zu erreichen und bis Juni nächsten Jahres die Arbeiten ganz zu vollenden.

Kamerun. Der Sitz der Centralverwaltung des Schutzgebietes wurde von der Stadt Kamerun (jetzt Duala) nach der Stadt Buëa (am grossen Kamerunberg) verlegt.

Südafrikanische Republik. Die Buren setzen die Kleinkriegtaktik in verschiedenen Theilen des Landes fort. Ihre gesammte noch im Felde stehende Macht beläuft sich trotz aller Niederlagen und Verluste auf 16.500 Mann. Kämpfe finden statt bei Hartebeestfontein, wonach dieses zerstört wird, bei Lopfontein, am Baviaanskloofluss, bei Kalkheuvel in der Nähe von Prätoria (mit schweren Verlusten der Engländer) und bei Kenhardt (mit Verlusten der Buren). Gefechte finden statt bei Halverpsberg, bei Cradock, bei Hursfontein, im Districte von Klerksdorp, bei Boodekloof östlich von Normberg, bei Grobelaarrechte, bei Maraisburg, im Brandfort-Bezirke, zwischen Veutersdorp und Potschefstroom, zwischen Nylstroom und Sandriver und in Palapye. Die Buren dringen wieder in die Capcolonie ein. Die Engländer besetzen Carolina zum fünften Male. Durch eine Proclamation wird die Civilverwaltung Transvaals weiter ausgedehnt. In Johannesburg, Boksburg uud Krügersdorp wird die Polizeigewalt der Civilbehörde übertragen. In Heidelberg und Standerton werden Civilgerichtshöfe eingesetzt.

Capland. Unter den Europäern und unter der farbigen Bevölkerung kommen mehrere neue Pestfälle vor.

Australien.

Neu-Guinea. An der Küste von Neu-Guinea wird der Missionär Chalmers von Eingeborenen ermordet. Ein Strafzug zerstört mehrere Dörfer, 24 Eingeborene werden getödtet und viele andere verwundet.

MISCELLEN.

JEDNOTA POVZBUZENI

Die Lage im Sudan. Das k. und k. Consulat in *Cairo* schreibt in seinem Berichte für das erste Quartal 1901: Die schweren Wunden, die das Land während der Herrschaft des Mahdi erhalten hat, lassen sich nicht so schnell heilen. Der Zustand des Landes ist gegenwärtig noch ein ziemlich trostloser. Die Landwirthschaft wird nur an den Ufergeländen des Nils betrieben, da es der Bevölkerung sowohl an den nothwendigen Irrigationsvorrichtungen sowie an dem zum Betriebe erforderlichen Vieh mangelt. Durrha und Mais bilden die hauptsächlichsten Culturen. Die Grundeigenthumsverhältnisse sind in Folge der Willkür und der Gewaltacte der Derwischherrschaft der grössten Verwirrung anheimgefallen.

Das Budget des Sudans schliesst, wie es vorauszusehen ist, mit einem bedeutenden Deficit. Abgesehen davon, dass die Regierung einen Jahreszuschuss von 417.719 L. E. bewilligt hat, stellt sich dennoch ein Deficit von 41.683 L. E. Die effectiven Einnahmen aus den Steuerquellen betragen für das abgelaufene Jahr 95.000 L. E., den Rest der auf 557.179 L. E. sich belaufenden Einnahmen bilden die Eingänge der Eisenbahnen und Telegraphen. Die Militärkosten betrugen 282.862 L. E.

Der Voranschlag pro 1901, mit einem Zuschuss der Regierung pro 417.179 L. E., bilanzirt in Einnahmen und Ausgaben mit 604.679 L. E.

Gummi, Elfenbein und Straussfedern waren bisher die wenigen und werthvollsten Exportartikel des Sudans. Die Zufuhren von Gummi in Omdurman betrugen zu Beginn des Monates Jänner 150 Cantars. Der gegenwärtige Preis ist 130 Piaster per Cantar. Der Handel mit Elfenbein und Straussfedern ist mit Hinblick auf das bestehende Jagdverbot kein nennenswerther.

Die wirthschaftliche Zukunft des Landes liegt in der agricolen Production. Allerdings ist nur eine enge cultivirbare Zone vorhanden. Dieselbe dehnt sich südlich von Wadihalfa auf ca. 5 *km* Breite. Hier bietet sich ein ausgezeichnetes Feld für Irrigationen, mit deren Hilfe Zuckerrohr und andere Culturen sehr gut gedeihen könnten. Gegen das Rothe Meer ziehen sich vulcanische Eruptivgesteine, welche mit einer dichten Lavaschichte überdeckt sind. Die ersten Grundlagen der modernen Verwaltung sind im Sudan in der letzten Zeit gelegt worden. Die Verwaltung ist decentralisirt und liegt in der Hand des Generalgouverneurs, der ziemlich ausgedehnte Vollmachten besitzt. Die Steuereinhebung wird nach den früheren Grundsätzen gehandhabt. Ein Strafgesetz und eine Strafprocessordnung sowie eine Civilprocessordnung wurden soeben eingeführt.

Drei Elementarschulen wurden bisher organisirt. Die Gründung einer Industriefachschule ist in Aussicht genommen worden. Die Regierung ist bestrebt, mit allen Mitteln die Cultur zu fördern. Es werden jedoch wahrscheinlich noch Jahre vergehen, bis der Sudan in der Lage sein wird, eine beachtenswerthe, wirthschaftliche Rolle zu spielen.

Bahnbau in Kleinasien. Die französische Eisenbahnbau-Unternehmung Vitali, welche schon mehrere Eisenbahnlinien in Türkisch-Kleinasien, so z. B. Smyrna—Cassaba—Aïden etc. erbaute, hat, wie berichtet wird, die Concession zum Bau und Betrieb der Hauptlinie Beirut — Damaskus — Hauran — Biredjik (am Euphrat) erworben, und wird selbe bereits in nächster Zeit die Arbeiten auf der Theilstrecke Rayac—Hamab in Angriff nehmen. Des Ferneren erwirkte der Concessionär die Erhöhung der ursprünglich mit 12.500 Frs. bemessenen staatlichen Subvention per laufenden Bahnkilometer auf 15.000 Frs. Die französische Finanzgruppe, der nebst der „Banque Impériale Ottomane" die Firma Vitali, die „Société Générale" und das „Comptoir d'Escompte" angehören, wird die auszugebenden Titres der diesbezüglichen neuen Emission garantiren. Des Ferneren wird im Einvernehmen mit der „Compagnie du Port de Beyrouth" und der Gesellschaft der Libanon-Tramways, und zwar auf gemeinsame Kosten, die schon seit Längerem projectirte Schienenverbindung der Eisenbahnstation Nahs Beirut mit dem Hafen von Beirut, und zwar bereits in nächster Zeit ausgeführt werden, so dass die Linie Hauran—Damaskus—Beirut und die Libanon Tramway auch in Besitz eines Bahnhofes im Bereiche des Hafengebietes gelangen werden. Aus diesem Anlasse wurde seitens des Consortiums Vitali ein Uebereinkommen mit der Direction der „Société Syrienne de Construction et d'Exploitation" getroffen, kraft welchem letztere die bereits früher erworbenen Concessionen für den Bau der Bahn Beirut—Damaskus—Hauran, sowie der Beiruter Hafenbahn dem Consortium Vitali cedirt.

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER.

DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE VORMALS CH. REISSER & M. WERTHNER.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Giltig ab 1. Juni 1901.

FAHRPLAN.

Giltig ab 1. Juni 1901.

JEDNOTA
K POVZNESENÍ
PRUMYSLU

S. Z. 4/a I. II. III.	S. Z. 4 I. II. III.	P. Z. 14 I. II. III.	P. Z. 8 I. II. III.	P. Z. †16 I. II.	P. Z. 12 I. II. III.	S. Z. 2/b I. II.	S. Z. 2 I. II. III.	P. Z. 10 I. II. III.	S. Z. 6 I. II. III.			P. Z. 13 I. II. III.	S. Z. 3 I. II. III.	S. Z. 3/a I. II. III.	P. Z. 7 I. II. III.	P. Z. †15 I. II.	P. Z. 9 I. II. III.	S. Z. 5 I. II. III.	S. Z. 1/b I. II.	S. Z. 1 I. II. III.	P. Z. 11 I. II. III.
7 40	8 15	9 10	11 0	3 50	4 30	7 00	8 25	8 40	9 15	ab	Wien (Südbahnhof)	an	7 58	8 50	9 45	6 35	9 00	4 05	8 30	6 45	9 15	10 5
e8 10	.	9 48	e1 41	.	5 03	.	e8 56	9 36	.	an	Baden		7 14	.	9 11	5 59	.	3 30	.	.	.	12 27
8 34	9 02	10 32	2 11	4 38	5 37	7 51	9 24	10 21	10 36	⩛	Wiener-Neustadt		6 29	7 58	8 52	5 22	8 10	3 01	7 31	5 55	8 24	11 52
10 12	10 38	12 58	4 22	6 10	7 52	9 30	11 09	12 08	12 10		Semmering		4 29	6 46	7 31	3 19	6 50	1 01	6 16	4 11	7 08	10 02
10 35	10 59	1 23	4 54	6 35	8 21	9 51	11 30	1 29	12 31		Mürzzuschlag		3 52	6 20	7 00	2 31	6 18	12 43	5 50	4 12	6 37	9 25
11 09	.	2 25	5 54		9 11	.	.	.	.		Neuberg		.	3 35	6 12	.	5 30	11 19	.	.	5 30	
11 19	.	2 36	6 09		9 31	.	.	2 59	.		Kapfenberg		2 21	.	5 57	12 17		10 21	.	.	.	8 16
1 43	.	.	8 36		.	.	.	.	.		Au Seewiesen		11 50	.	4 05	.		.	.	.	.	5 15
11 26	11 43	2 43	6 20		9 38	10 39	12 18	3 08	1 15		Bruck a. d. M.		2 15	5 28	5 50	12 15		10 07	4 51	3 14	5 31	8 09
11 45	.	3 13	8 19		10 51	12 18	.	4 15	.		Leoben		1 40	.	5 10	11 19		9 11	.	.	4 55	6 19
2 35	.	8 03	.		.	.	.	9 50	.		Eisenerz		10 25	.	10 25	5 2		5 58	.	.	.	.
2 16	.	5 56	.		1 41	2 14	.	7 03	.		Selzthal		10 30	.	3 7	8 35		.	.	.	2 37	2 37
7 59	.	3 52	.		8 08	8 08	.	6 00	.		Wörgl		12 01	.	8 49	10 46		.	.	.	7 46	7 46
9 20	.	7 25	.		9 19	9 19	.	7 50	.		Innsbruck		10 21	.	7 40	8 58		.	.	.	6 33	6 33
4 27	.	10 27	.		6 37	7 18	.	11 20	.		Villach		5 58	.	12 20	4 51		.	.	.	9 28	.
11 05	.	.	.		.	2 10	.	10 28	.		Venedig		.	.	4 45	5 10		.	.	.	2 10	.
	12 15	4 30	8 18		11 00	11 39	1 20	5 01	2 13		Graz		12 35	4 20		10 03		8 05	3 19	2 07	4 31	6 43
	1 50	6 39	10 28			.	.	6 58	.		Spielfeld		10 13	3 20		8 06		6 01	.	.	.	
	4 32	7 56	.			.	.	8 13	.		Purkla (Gleichenb.)		.	10 31		5 17		4 18	.	.	.	
	6 30	.	.			.	.	10 17	.		Luttenberg		.	8 40		3 10		.	.	.	.	
	2 14	7 15	11 12			12 53	2 36	7 41	3 23		Marburg (Hptbhf.)		9 40	2 56		7 40		5 27	2 30	12 50	3 10	
	6 45	11 32	6 17			.	6 17	10 8	6 17		Klagenfurt		5 15	10 09		2 15		11 45	11 48	7 35	11 48	
	8 15	1 01	7 12			.	7 12	2 37	7 12		Villach		.	8 35		12 45		10 56	10 56	5 18	10 56	
	1 05	7 38	10 46			.	10 16	7 21	10 16		Toblach		.	.		7 14		7 17	7 47	1 01	7 47	
	6 00	12 09	1 45			.	1 45	11 16	1 45		Bozen Gries		.	.		12 45		4 19	4 19	8 10	4 19	
	7 45	1 55	3 00			.	3 00	.	3 00		Meran		.	.		.		3 01	3 01	6 10	3 01	
	7 44	1 30	3 13			.	3 18	.	3 13		Trient		.	.		10 58		2 19	2 19	7 21	2 19	
	8 29	2 12	3 57			.	3 57	.	3 57		Mori		.	.		9 7		2 14	2 14	6 11	2 14	
	9 50	3 29	5 09			.	5 09	.	5 09		Arco		.	.		8 18		1 07	1 07	.	1 07	
	10 08	3 46	5 26			.	5 26	.	5 26		Riva		.	.		7 56		12 50	12 50	.	12 50	
	10 23	4 20	6 05			.	6 05	.	6 05		Verona		.	.		6 35		11 55	11 55	4 55	11 55	
	2 39	7 51	12 09			.	3 05	8 28			Pragerhof		8 51	2 29		6 38		4 32		.	2 38	
	3 13	8 53	3 19			.	3 49	9 39			Pettau		7 22	1 45		5 29		1 16		.	1 56	
	3 44	9 44	4 10			2 09	4 12	10 03			Cilli		7 28	1 29		5 21		2 30		11 31	1 31	
	4 16	10 19	2 24			2 39	4 42	10 12			Steinbrück		6 58	12 57		4 10		2 05		11 01	1 00	
	7 48	.	.			.	7 24	4 20			Agram		.	7 50		12 54		9 40		.	9 40	
	5 33	11 57	4 31			3 50	5 53	12 43			Laibach		5 20	11 29		2 51		12 15		9 12	11 51	
	7 26	3 26	7 23			5 41	7 43	3 23			St. Peter in Krain		2 48	9 52		12 10		9 14		8 18	10 15	
	9 37	.	9 17			9 17	9 17	.			Abbazia-Matt.		.	8 08		.		5 41		5 31	8 23	
	9 58	.	9 38			9 38	9 38	.			Fiume		.	7 42		.		5 00		5 00	7 52	
	11 10	.	1 00			.	1 00	9 15			Pola		.	5 20		.		2 00		2 00	6 15	
	8 34	5 20	9 12			6 42	9 00	4 51			Nabresina		12 37	8 32		10 51		7 15		7 06	8 50	
	.	10 17	6 30			*10 47	.	9 30			Venedig via Cervignano		.	.		5 25		10 20		10 20	.	
	10 00	8 46	11 18			8 46	10 08	6 33			Görz		.	7 05		2 25		5 21		5 21	6 57	
	11 52	.	6 16			.	2 10	11 05			Venedig via Cormons		.	11 55		4 45		10 35		10 35	2 10	
	5 59	.	.			.	5 59	2 05			Bologna		.	6 30		2 0		4 50		4 50	10 35	
	10 45	.	.			.	10 15	6 34			Florenz		.	3 00		9 10		10 50		10 50	6 10	
	6 40	.	.			.	6 10	1 10			Rom		.	9 30		2 30		9 10		9 10	1 10	
	7 00	.	.			.	1 36	6 35			Neapel		.	11 05		8 53		11 05		11 05	6 00	
	11 59	.	11 25			.	7 3	6 15			Mailand		.	6 10		11 25		.		.	7 35	
	.	.	.			.	11 45	10 12			Genua		.	8 35		6 35		.		.	3 03	
	.	.	.			.	10 1	6 37		⩛	Nizza	⩛	.	12 20		.		.		.	3 25	
	9 00	6 15	10 25			7 10	9 40	5 35		an	Triest	ab	11 30	8 00		9 55		6 00		6 35	8 15	
				6 50	7 40	10 50	11 20	2 15	5 30	ab	Wien (Südbahnhof)	an	8 55	9 52	1 40	5 07	5 35	9 35	11 50			
				9 22	10 10	12 52	3 00	5 11	8 05	an	Sopron		6 01	7 23	11 02	1 20	3 30	6 27	8 25			
				10 55	12 35	2 07		7 18	9 16	⩛	Szombathely		4 00	5 50	9 00		2 9	4 37	6 45			
				1 35	3 10	4 08		10 22			Nagy-Kanizsa		12 50		6 00		12 20	2 00				
				8 15	9 19	8 48					Zágráb		7 39				7 07	.				
				4 10	7 11	6 48				⩛	Barcs		9 30				8 50	11 10				
				10 00	1 20					an	Pakrácz	ab	2 50					6 00				

Die **Nachtzeiten** von 6 00 Abds. bis 5 59 Früh sind durch **Unterstreichen** der Minutenziffern bezeichnet.

Die links von den Stationsnamen stehenden Zeitangaben sind von oben nach unten, die rechts stehenden von unten nach oben zu lesen.

*) Kürzeste Verbindung Wien-Venedig.

Schlafwagen (I. Classe): Calais-Ostende-Wien-Triest (Wien ab 7 00, Wien an 6 45), Wien-Abbazia-Fiume via St. Peter (Wien ab 8 25, Wien an 9 15), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala (Wien ab 9 45, Wien an 8 30).

Directe Wagen (I., II. Classe): Wien-Leoben-Venedig-Mailand, Wien-Klagenfurt-Villach, und Wien-Pontafel (auch III. Classe) (Wien ab 7 40, Wien an 9 15), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala, Wien-Marburg-Franzensfeste (Wien ab 9 15, Wien an 8 30), Wien-Marburg-Lienz (Wien ab 8 15, Wien an 8 50), Wien-Abbazia, Fiume (Wien ab 8 15, 8 25, Wien an 8 50, 9 15), Wien-Görz-Cormons, Wien-Pola (Wien ab 8 15, Wien an 8 50), Wien-Görz-Udine (Wien ab 8 25, Wien an 9 15), Wien-Leoben-Pontafel (Wien ab 8 40, Wien an 6 35), Wien-Sopron-Pécs-Essegg (Wien ab 6 50, Wien an 9 35), Wien-Sopron-Zákány-Agram und Wien-Sopron-Zákány-Barcs (Wien ab 10 50, Wien an 5 35), Wien-Sopron-Kanizsa-Barcs (Wien ab 7 40, Wien an 8 55).

Fahrpläne sämmtlicher Linien im Taschenformat sind bei den Bahnhof-Cassen, jene für die Wiener Localstrecken auch in den Tabak-Trafiken käuflich zu haben.

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements

WIEN

II., Czerningasse Nr. 3, 4, 5 und 7

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für **Petroleum, Gas, Oel** und

elektro-technischen Gebrauch.

Preiscouraute und Musterbücher **gratis** und **franco**.

Export nach allen Weltgegenden.

Oesterreichisch-ungarische Bank.

Die auf jede Actie der Oesterreichisch-ungarischen Bank entfällt für das erste Semester 1901 (44. Dividenden-Coupon) statutenmässig entfallende Dividende von

Achtundzwanzig Kronen

wird vom 1. Juli l. J. an bei den Hauptanstalten in Wien und Budapest, sowie bei sämmtlichen Filialen der Oesterreichisch-ungarischen Bank ausbezahlt.

Wien, am 26. Juni 1901.

OESTERREICHISCH-UNGARISCHE BANK.

Biliński
Gouverneur.

Gold
Generalrath.

Pranger
Generalsecretär.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sommer 1901. Kürzeste und bequemste **Schnellzugs-Verbindungen.** Sommer 1901.

Gültig vom 1. Juni 1901.

Wien S.-Bhn.-Italien (Abbazia-Mattuglie-Görz-Triest).

700	815	825	ab	Wien S.-Bhn.	an	915	850	645
917	937	917	an	Abbazia-Matt	ab	823	818	531
938	958	938		Fiume		752	7-2	50
710	900	940		Triest		815	800	635
846	1000	1008		Görz		657	7 5	524
*1047	.	210		Venedig		210	1135	*1020
.	.	735		Mailand		735	610	
.	.	1015		Florenz		610	300	
.	.	640		Rom		1110	930	
.	.	130	an	Neapel	ab	655	1115	

* Via Cervignano.

Brenner-Route.

*1015	1025	1100	ab	Berlin	an	610	*815	648
1255	113	100		Leipzig		321	550	451
—	1125	103		Dresden		502	—	750
811	1111	1010		München		505	1003	640
1133	259	143	ab	Innsbruck	an	1245	659	243
310	714	600	an	Bozen-Gries	ab	840	306	943
450	852	745		Meran		640	142	813
419	838	714		Trient		721	153	758
—	909	821		Roveredo		651	—	723
615	1102	1023		Verona		455	1155	450
—	615	225		Mailand		1125	—	105
—	634	603		Florenz		910	—	610
—	110	1125		Rom		230	—	1110
—	645	700	an	Neapel	ab	853	—	600

* Nord-Süd-Expresszug (Luxuszug).

Ostende-Wien-(Triest-) Expresszug.

täglich	1000	ab	London	an	448	täglich
	448		Ostende		950	
	700		Wien S.-Bhn.		645	
	917		Abbazia-Matt.		531	
	938	an	Fiume	ab	500	
	710	an	Triest	ab	635	

Directer Schlafwagen-Verkehr nach und von Triest.

Wien-Südtirol (Meran-Arco-Riva).

945	ab	Wien S.-Bhn.	an	830
712	an	Villach	ab	1056
145		Bozen-Gries		419
30		Meran		301
313		Trient		249
348		Roveredo		222
157		Mori		214
509		Arco		107
526		Riva		1250
414	an	Ala	ab	157

Ungarn-Tirol.

1000	800	800	ab	Budapest	an	953	920	632
108	645	617	an	Klagenfurt	ab	1148	1009	215
237	815	712		Villach		1056	835	1245
233	709	423		Innsbruck		259	.	143
640	110	923		München		1111	.	1010
1116	600	145		Bozen-Gries		419	.	1245
.	745	310		Meran		301	.	.
.	744	313		Trient		249	.	1058
.	821	348		Roveredo		2 2	.	1010
.	829	357		Mori		214	.	957
.	950	509		Arco		107	.	813
.	1008	526		Riva		1250	.	756
.	846	414	an	Ala	ab	157	.	934

St. Petersburg-Wien-Nizza-Expresszug

(Wien S.-Bhn.-Nizza-Cannes).

Verkehrt von Mitte November bis Ende April.

Sonntag Montag	910	ab	St. Petersburg	an	1130	Samstag Freitag
täglich	635	ab	Warschau	an	203	täglich
	1155	ab	Wien S.-Bhn.	an	600	
	320	an	Leoben	ab	210	
	120		Venedig		316	
	610		Mailand		1050	
	222		Nizza		1206	
	305	an	Cannes	ab	1118	

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXVII. Jahrgang. WIEN, JULI 1901. Nr. 7 Beilage.

JEDNOTA K POVZBUZENÍ PRUMYSLU V CECHACH

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:

Ganzjährig K. 10·—, M. 10·—, Frs. 12·50 ohne Postversendung.
„ K. 11·20, M. 11·20, Frs. 14·— mit „

Insertionsbedingungen:

Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite K. 10·—.

Im Verlage des k. k. österr. Handels-Museums

erscheint jeden Donnerstag die volkswirthschaftliche Wochenschrift

„Das Handels-Museum“

mit der Beilage

Monats- und Quartalsberichte der k. und k. österr-ungar. Consularämter.

Giltig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd“.

Giltig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Triest—Kobe.

(Indien—China—Japan.) Sechs Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung Fiumes) am 7. der Monate Februar, März, April, November, December, Jänner (1902) über Port Saïd, Suez, Aden direct nach Colombo, dann weiter nach Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe. — Sechs weitere Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung Fiumes) am 25. der Monate April, Mai, Juni, Juli, August und September. Auf diesen Fahrten werden ausser den obengenannten auch noch die Häfen von Karachi und Bombay (zwischen Aden und Colombo) berührt.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten in den Zwischenhäfen, ausgenommen Bombay, können nach Umständen verfrüht oder verspätet werden. Der Aufenthalt in Fiume bei der Rückfahrt wird nach Massgabe der Ein- und Ausladung auf die unbedingt nothwendige Zeit verlängert oder verkürzt. Ausser den in der Fahrordnung bezeichneten Echellen können noch auf der Hin- oder Rückfahrt nach Bedarf indo-chinesische, japanische oder birmanische Häfen, sowie Manila angelaufen werden, und wird in diesem Falle die eventuelle Verzögerung nach Thunlichkeit hereingebracht werden.

Triest—Bombay.

(Directer Dienst.) Zwölf Abfahrten im Jahre von Triest, und zwar am 3. jedes Monates mit Ausnahme von Juli, ferner am 15. März, mit Berührung der Häfen von Port Saïd, Suez, Aden und Bombay. Anschluss in Bombay an die Linie Triest—Kobe. Hinfahrt in den Monaten Mai bis October. Anschluss in Bombay bei der Hinfahrt jeden 2. Monat an die Zweiglinie Bombay—Shanghai.

Anmerkung. Die Ankunft und Abfahrt in den Zwischenhäfen kann nach Massgabe der Bedürfnisse verfrüht oder verspätet werden; die Ankunft im Endhafen darf jedoch keine Verspätung erleiden.

Winterlinie **Triest—Karachi—Bombay.** Sechs Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung von Fiume) am 23. der Monate Jänner, Februar, März, October, November und December. Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden, Karachi und Bombay. Zum Theile auch Berührung der Häfen Colombo, Rangoon und Calcutta. Näheres im Fahrplane.

Triest—Rangoon—Calcutta.

Neun Abfahrten von Triest (nach Berührung Fiumes), und zwar am 15. der Monate Jänner, Februar, April, Mai, September, October, November und December und am 9. Juli, mit Berührung der Häfen Port Saïd, Suez, Aden-Colombo, Rangoon und Calcutta. Auf der Hin- und Rückfahrt reservirt sich die Gesellschaft, ausgenommen in der Hinreise im Monate August und in der Rückreise im März, das facultative Anlaufen von Häfen des Rothen Meeres, Karachi-Cochin, Coconada, Madras, und anderen Häfen der Küste von Coromandel, und auf der Rückfahrt das Anlaufen von birmanischen Häfen, sowie Alexandrien, Ancona und Venedig. Die vom 10. Juli bis 10. Jänner jeden Monat von Calcutta ausgehenden Heimfahrten werden von den Schiffen der Linie Triest—Kobe, und die vom 18. December und 18. Jänner durch die in den Wintermonaten verkehrenden Dampfer, welche die Winter-Extrafahrt Triest—Karachi—Bombay besorgen, vollführt. Im Bedarfsfalle können die Ankünfte und Abfahrten von Calcutta verfrüht oder verspätet werden.

Zweiglinie Bombay—Shanghai.

Sechs Abfahrten von Bombay im Jahre 1901, und zwar am 23. der Monate Februar, April, Juni, August, October und December. Lauft die Häfen Singapore, Hongkong und Shanghai an, ebenso auf der Rückfahrt. — Die Ankünfte und Abfahrten in allen Echellen können mit Rücksicht auf die Erreichung der Anschlüsse verfrüht oder verspätet werden.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eillinie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Donnerstag 8½ Uhr Früh, in Cattaro Freitag 11¼ Uhr Vorm., berührt: Pola, Zara, Spalato, Gravosa.

Retour ab **Cattaro** Freitag 1 Uhr Nachm., in Triest Samstag 4¾ Uhr Nachm., berührt auf der Rückfahrt Lussinpiccolo.

Anschluss in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Bari.**

Anmerkung. Anschluss in **Triest:** auf der Ausfahrt an den um 7 Uhr 10 Min. Früh ankommenden neuen Wiener Schnellzug und auf der Rückfahrt an die von **Triest** um 5½ Uhr Nachm. nach Italien, Schweiz etc., und um 6 Uhr 35 Min. nach **Wien** fahrenden Schnellzüge. In **Pola** Anschluss bei der Ausfahrt an den um 1 Uhr Nachm. aus Wien ankommenden Zug.

Linie Triest—Metkovich *A.*

Ab **Triest** jeden Mittwoch 8½ Uhr Früh, in Metkovich Freitag 4½ Uhr Nachm., berührt: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Gelsa, S. Martino, Macarsca, Gvadaz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in Triest Dienstag 1½ Uhr Nachm.

Anschluss in **Pola** auf der Hinfahrt an die Linie **Pola-Zara** und in **Spalato** an die Hinfahrt der beschleunigten Eillinie **Triest-Cattaro.**

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an den Wienerzug.

Anmerkung. Auf der Hinfahrt wird vom 1. März bis Ende September facultativ der Hafen von Drace angelaufen.

Linie Triest—Metkovich *B.*

Ab **Triest** jeden Samstag 8½ Uhr Früh, in Metkovich Montag 5 Uhr Nachm., berührt: Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Rogosinzza, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Almissa, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Triest Freitag 6 Uhr Abends.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Zara** an die Rückfahrt der Linie **Pola-Zara.**

Linie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Freitag 8½ Uhr Früh, in Spizza darauffolgenden Mittwoch 11 Uhr Vorm., berührt: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto-Risano, Perzagno, Cattaro, Rudua.

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch 11½ Uhr Vorm., in Triest darauffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung. Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Megline angelegt. Nach Bedarf wird der Dampfer bei Zulass der Witterung **Castellastua** anlaufen.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an den Zug nach Wien.

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 8½ Uhr Früh, in **Cattaro** Donnerstag 7½ Uhr Abends, berührt: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo und Risano.

Retour ab **Cattaro** jeden Montag 10 Uhr Vorm., in **Triest** Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie **Pola—Zara.**

Anmerkung. Diese Linie wird von **Cattaro** nach **Bari, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu** und **Santa Maura** verlängert. Auf der Rückfahrt von Bari Anschluss nach Dalmatien mit der rückkehrenden **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch 3½ Uhr Nachm., in Zara Donnerstag 6 Uhr Nachm., berührt: Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione, Porto Manso.

Retour ab **Zara** Sonntag 4 Uhr Früh, in Pola Montag 3½ Uhr Früh.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag um Mitternacht. Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Mittwoch und Freitag.

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eillinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Donnerstag 11½ Uhr Vormittag, in Alexandrien Montag 6 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 3 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Bei Anschlüsse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen** Linie **A**.

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom October bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende September.

Ab **Alexandrien** Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel den übernächsten Montag 4 Uhr Früh über Port Said, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersina, Rhodus, Khios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Vormittags.

Anschlüsse: In **Alexandrien** an die Eillinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in **Smyrna** auf der Hinfahrt an die Griechisch-Orientalische Linie A und B Rückfahrt nach Syra und Piräus (in den Monaten April bis Ende September nur mit der Linie B), sowie an die **Thessalische** Linie **B** (Rückfahrt) nach **Candien, Cerigo** etc.

*) Am 1., 8., 15., 22. und 29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3. und 17. September, 1., 8., 15., 22. und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

**) Am 6., 13., 20. und 27. Jänner, 3., 10., 17. und 24. Februar, 3., 10., 17., 24. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23. Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 6., 13., 20. und 27. October, 3., 10., 17. und 24. November, 1., 8., 15., 22. und 29. December.

Eillinie Triest—Conetantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag 11½ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patraa, Piräus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 10 Uhr Vorm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschlüsse in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt an die Rückfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Albanien** und **Dalmatien**, in **Corfu** auf der Rückfahrt an die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch—Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt an die **Thessalische** Linie **A** (Rückfahrt).

Directe Thessalische Linie.

(Vom 1. October bis 31. März jede zweite Woche.)

Von **Triest** ab Mittwoch*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel Donnerstag 4 Uhr Früh, über Corfu, Piräus, Salonich, Dardanellen, Rodosto; Rückfahrt von **Constantinopel** Samstag**) 11 Uhr Verm.; in Triest nächsten Dienstag Mittag.

*) Am 16. und 30. Jänner, 13. und 27. Februar, 13. und 27. März, 10. April, 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 18. December.

**) Am 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. April, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

Thessalische Linie *A.**)

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag**) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6½ Uhr Früh, über Fiume, Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethyme, Candien, Piräus, Velo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt jeden zweiten Samstag***) 8 Uhr Früh, in Triest zweitnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch Orientalische** Linie **B** in derselben Richtung und auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Griechisch-Orientalischen** Linie **B**; in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa.**

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien.**

**) Am 3., 17. und 31. Jänner, 14. und 28. Februar, 14. und 28. März, 11. und 25. April, 9. und 23. Mai, 6. und 20. Juni, 4. und 18. Juli, 1., 15. und 29. August, 12. und 26. September, 10. und 24. October, 7. und 21. November, 5. und 19. December.

***) Am 5. und 19. Jänner, 2. und 16. Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

Thessalische Linie *B.*

Winterlinie vom 1. October bis 31. März.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel übernächsten Donnerstag 6 Uhr Vorm., berührt: Durazzo, Valona, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodoste. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., an **Triest** zweitnächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische Linie A** in derselben Richtung; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel - Odessa.**

*) Am 10. und 24. Jänner, 7. und 21. Februar, 7. und 21. März, 3., 17. und 31. October, 14. und 28. November, 12. und 24. December.

**) Am 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Thessalische Linie *B.*

Sommerlinie vom 1. April bis 30. September.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh: über Durazzo, Valona, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Redesto. Rückfahrt von **Constantinopel****) jeden zweiten Samstag 8 Uhr Früh, an **Triest** zweitnächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest-Constantinopel**, sowie an die **Griechisch-Orientalische Linie A** in derselben Richtung: in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel-Odessa.**

*) Am 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5. und 19. September.

**) Am 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. September.

Griechisch-Orientalische Linie *A.**)

Ab **Triest** jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., in Smyrna Montag 5 Uhr Früh, berührt Fiume, Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmé. Rückfahrt von Smyrna jeden zweiten Samstag***) 3 Uhr Nachm., in Triest den zweitnächsten Sonntag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In Piräus an die Eillinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Hinfahrt nach den Häfen Syriens und Caramaniens (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt).

NB. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eillinie Triest—Alexandrien.

**) Am 13. und 27. Jänner, 10. und 24. Februar, 10. und 24. März, 7. und 21. April, 5. und 19 Mai, 2., 16. und 30. Juni, 14. und 28. Juli, 11. und 25. August, 8. und 22. Sept., 6. und 20. October, 3. und 17. November, 1., 15., 22. und 29. December.

***) Am 12. und 26. Jänner, 9. und 22. Februar, 9. und 23. März, 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. Sept., 5. und 19. October, 2., 16. und 30. Nov., 14. und 28. Dec.

Griechisch-Orientalische Linie *B.**)

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., über Smyrna nach Constantinopel, dort an den zweiten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührt: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmé, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt jeden zweiten Montag***) 4 Uhr Nachm., an in Triest zweitnächsten Sonntag 8 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten December, Jänner und Februar wird die Linie nur bis **Smyrna** geführt.

Anschlüsse: In **Piräus** an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, überdies auf der Hinfahrt an die Thessalische Linie **A**, Rückfahrt nach Candien etc.; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie **B**, Rückfahrt), sowie in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel-Odessa.**

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien.**

**) Am 6. und 20. Jänner, 3. und 17. Februar, 3., 17. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23. Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 13. und 27. October, 10. und 24 November, 8. und 22. December.

***) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Febr., 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29. Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Linie Constantinopel—Batum.

Wöchentlich vom October bis Ende März, vierzehntägig vom April bis Ende September.

Von **Constantinopel** ab Samstag*) 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, über Inebeli, Samaun, Kerassunt, Trapezunt, Rizeh; Rückfahrt von **Batum** Freitag**) 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

*) Am 5., 12., 19. und 26. Jänner, 2., 9., 16. und 23. Februar, 2., 9., 16., 23. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 5., 12., 19. und 26. October, 2., 9., 16., 23. und 30. November, 7., 14., 21. und 28. December.

**) Am 4., 11., 18. und 25. Jänner, 1., 15., 18. und 22. Februar, 1., 8., 15., 22. und 29. März, 12. und 26. April, 10. und 24. Mai, 7. und 21. Juni, 5. und 19. Juli, 2., 16. und 30. August, 13. und 27. September, 4., 11., 18. und 25. October, 1., 8., 15., 22. und 29. November, 6., 13., 20. und 27. December.

Linie Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm., in Odessa Samstag 7 Uhr Früh; Rückfahrt von **Odessa** jeden Montag 3 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 7 Uhr Früh.

Linie Constantinopel—Costanza.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 3½ Uhr Nachm., in **Costanza** Montag 5½ Uhr Nachm.; über **Burgas** (auf der Rückfahrt auch Varna); Rückfahrt von **Costanza** jeden Montag 8½ Uhr Abends, in **Constantinopel** Donnerstag 7 Uhr Früh.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** jeden Sonntag 6 Uhr Früh, in Prevesa 5 Uhr Nachm.: über Sajada, Parga, Sta. Maura.

Rückfahrt von **Prevesa** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Corfu 6 Uhr Abends.

Anschluss in Corfu auf der Rückfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel.

Linie Constantinopel—Braila *A.*

Von **Constantinopel** jeden zweiten Mittwoch*) 2 Uhr Nachm., in Galatz Montag 7 Uhr Früh; über Varna, Costanza, Sulinà und Braila. Rückfahrt von Galatz jeden zweiten Mittwoch**) 7½ Uhr Früh, in Constantinopel Freitag 11 Uhr Vormittag.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel.

*) Am 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15. und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4. und 18. September, 2., 16. und 30. October, 13. und 27. November, 11. und 25. December.

**) Am 13. und 27. März, 10. und 24. April, 8. und 22. Mai, 5. und 19. Juni, 3., 17. und 31. Juli, 14. und 28. August, 11. und 25. Sept., 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 18. December.

Linie Constantinopel—Braila *B.*

Von **Constantinopel** jeden zweiten Donnerstag*) 2 Uhr Nachm.; in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, über Varna, Costanza, Sulinà, Braila. Rückfahrt von Galatz jeden zweiten Donnerstag**) 7½ Uhr Früh; in Constantinopel Samstag 11 Uhr Vormittag.

*) Am 28. Februar, 14. und 28. März, 11. und 25. April, 9. und 23. Mai, 6. und 20. Juni, 4. und 18. Juli, 1., 15. und 29. August, 12. und 26. September, 10. und 24. October, 7. und 21. November, 5. und 19. December.

**) Am 7. und 21. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5. und 19. Sept., 3., 17. und 31. October, 14. und 28. November, 12. und 26. December.

Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumazvorkehrungen.

Juli 1901. Nr. 7.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

JEDNOTA K POVZBUZENÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K. = 10 Mark.

INHALT: Die Theilung Afrikas. — Die Handelslage in Japan. — Wladiwostok. — Die Eisenbahn Dschibuti-Harrar-Addis-Abeba. — Chronik. — Die brasilianischen Eisenbahnen. — Miscellen: Japan und Russland in Korea. — Der Schiffsverkehr von Tschifu im Jahre 1900. — Wirthschaftliches aus Sibirien. — Abgrenzung der französischen und spanischen Besitzungen in Westafrika. — Baumwollpflanzungen in Westafrika. — Die Perlenfischerei im Persischen Golf.

DIE THEILUNG AFRIKAS.

In den letzten zwei Jahren haben Generale und Diplomaten die letzte Hand an die endgiltige Theilung des dunkeln Continentes gelegt. Die Annexion der Burenstaaten durch England, die Uebereinkommen, die Lord Salisbury 1898 und 1899 mit der französischen Regierung traf, das noch jüngere Abkommen Englands mit Deutschland und der noch nicht publicirte Vertrag zwischen Frankreich und Spanien betreffs des Gebietes von Adrar und der Niederlassungen am Munifluss haben die Theilung Afrikas im grossen Ganzen vollendet. Damit ist im Wesentlichen der heftige Kampf der europäischen Mächte um Protectorate und Einflusssphären in Afrika, der vor ungefähr zwei Decennien begann, friedlich beigelegt.

Freilich ist diese Theilung eines grossen Continentes mehr kartographisch als praktisch; aber sie bildet einen Markstein in der Geschichte der europäischen Intervention in Afrika, und in rascherem Tempo wird die vordringende Civilisation die geographische Theilung zu einer wirthschaftlichen gestalten.

Die Gesammtfläche Afrikas umfasst, in runder Ziffer, 11½ Millionen englische Quadratmeilen, wobei mit Ausnahme Madagaskars, das in den französischen Besitz eingerechnet ist, die zum Continent gehörigen Inseln ausser Rechnung geblieben sind. Die „Times" gibt folgende Zusammenstellung des Endresultates der Theilung Afrikas:

England.	Englische Quadratmeilen
Capcolonie	277.151
Natal und Zululand	29.434
Basutoland	10.293
Bechuanaland	386.200
Transvaal	119.139
Oranje-Freistaat	48.326
Rhodesia	600.000
British Central Africa Protectorat	42.217
Britisch-Ostafrika	670.000
Somaliland	68.000
Nord-Nigeria	310.000
Nigerküste	21.500
Lagos und Yoruba	20.500
Goldküste	74 500
Sierra Leone	33.100
Gambia	3.550
	2,713.910

Frankreich.	
Algier	184.474
Algerische Sahara	123.500
Tunis	51.000
Senegal	182.000
Guinea	92 000
Elfenbeinküste	119.500
Dahomey	59.000
Sudan Militärdistricte	183.000
Congo und Gaban	550 000
Bagirmi, Wadai, Kanem	126.000
Sahara	1,892.000
Somaliland	14.000
Madagaskar	228.500
	3,804.974

Deutschland.	
Ostafrika	385.000
Südwestafrika	322.450
Kamerun	191.130
Togoland	34.800
	933.380

Italien.	
Erythrea	88.500
Somaliland	100.000
	188.500

Portugal.	
Guinea	4.394
Angola	484.730
Ostafrika	301.000
	790.124

Spanien.	
Rio de Oro	167.400
Muni River	1.450
	169.150

Türkei.	
Tripolis und Benghazi	398.900

Aegypten.	
Aegypten	400.000
Anglo-ägyptischer Sudan	610.000
	1,010.000

Unabhängige Staaten.	
Congo-Freistaat	900.000
Liberia	52.000
Marokko	219.000
Abyssinien	320.000
	1,491.000

Das Gesammtresultat ist demnach folgendes:

England	2,713.910
Frankreich	3,804 974
Deutschland	933.380
Italien	188.500
Portugal	790.124
Spanien	169.150
Türkei	398 900
Aegypten	1,010.000
Unabhängige Staaten	1,491.000
	11,499.938

Frankreich hat also den grössten Antheil sich gesichert, da ungefähr der dritte Theil Afrikas französisch ist; freilich gehört hiezu die Wüste Sahara, die wirthschaftlich keinen werthvollen Besitz darstellt. England, zu dessen Besitzungen Aegypten factisch eigentlich hinzuzurechnen ist, occupirt damit das zweite Drittel des afrikanischen Continents. Was die Bevölkerungszahl der Besitzungen, oder besser gesagt, die consumfähige Kundschaft anlangt, steht wohl England an der Spitze der Mächte in Afrika. Doch besitzt Frankreich im Norden

und an der Westküste Afrikas Colonien, deren wirthschaftliche Entwicklungsfähigkeit ausser Zweifel ist. Deutschland kam spät nach Afrika, sicherte sich aber immer noch fast eine Million englische Quadratmeilen; von den vier deutschen Colonien sind drei relativ dicht bevölkert und bieten günstige Aussichten für die Zukunft. Die Besitzungen der übrigen Staaten in Afrika sind weder von grösserer Ausdehnung noch von bedeutendem wirthschaftlichen Werth. Von den unabhängigen Staaten ist das Gebiet des Congostaates nicht bloss das grösste, sondern auch das am dichtesten bevölkerte, das früher oder später wohl auch politisch den Antheil Belgiens an Afrika darstellen wird. —*w.*

DIE HANDELSLAGE IN JAPAN.

Einem Berichte des deutschen Generalconsulates in Yokohama entnehmen wir folgende Ausführungen:

Der Handel Japans hat im letzten Drittel des Jahres 1900 unter denselben ungünstigen Verhältnissen gearbeitet wie im zweiten Drittel. Das Ergebniss des Aussenhandels zeigte ebenso wie in den beiden ersten Dritteln des Jahres ein Ueberwiegen der Einfuhr. Nach den monatlichen statistischen Tabellen wurden in den letzten vier Monaten Waaren im Betrage von 79·5 Millionen Yen eingeführt, während sich der Werth der Ausfuhr nur auf 77·8 Millionen Yen belief. In dem gesammten Jahre betrug somit der Ueberschuss der Einfuhr über die Ausfuhr etwa 82 Millionen Yen. Es ist natürlich, dass dieses Ueberwiegen der Einfuhr über die Ausfuhr die Geldknappheit, die den Markt bereits während des ganzen Jahres gelähmt hat, noch vergrössert und die Handelsverhältnisse in eine höchst ungünstige Lage gebracht hat. Die Lage ist verschlimmert worden durch die Wirren in Nordchina, die einen bedeutenden Theil der japanischen Ausfuhr nach China abgeschnitten und somit einen grossen Ausfall ehemaliger Verdienste herbeigeführt haben. Zur Zeit sind die sämmtlichen Lagerhäuser der fremden Einfuhrhändler in Japan mit Waaren, welche seitens der japanischen Kaufleute bestellt und nicht abgenommen worden sind, in bedenklicher Weise überfüllt. Nach angestellten Ermittelungen soll der Werth dieser Waaren bereits Ende September in Yokohama über 26 Millionen Yen betragen haben. Diese Summe soll sich gegen Ende des Jahres nicht vermindert haben. Die Hoffnung, dass sich die Marktlage auf Grund einer günstigen Reisernte bessern würde, ist nicht in Erfüllung gegangen. Wenn auch die Ernte gut ausgefallen ist, so haben sich doch die Reispreise auf einer Höhe gehalten, die eine nennenswerthe Ausfuhr ausgeschlossen haben. Auch die Ausfuhr von Seide ist in Folge der geringen Nachfrage in Amerika, dem grössten Abnehmer Japans, gering gewesen, so dass auch in diesem Geschäftszweige keine nennenswerthen Verdienste erzielt werden konnten.

Es ist wohl unzweifelhaft, dass ein grosser Theil der japanischen Kaufleute an der Abnahme der bestellten Waaren dadurch verhindert worden ist, dass sie sich ausser Stande sahen, die grossen Werthdifferenzen, die in Verbindung mit dem Preisfall der verschiedenen Stapelartikel entstanden waren, aus eigenen Mitteln zu bestreiten. Andererseits darf jedoch nicht verkannt werden, dass auch Viele die Erfüllung der Verträge auf Grund nichtiger Vorwände abgelehnt haben, obgleich ihnen die erforderlichen Mittel zu Gebote standen. So lange sich bereits fremde Kaufleute in Japan befinden, haben sie oft Gelegenheit gefunden, über diese Schwäche der japanischen Kaufleute Klage zu führen. Insbesondere soll dieser Mangel kaufmännischer Redlichkeit hervortreten, wenn der Markt ungünstig umschlägt, so dass dem Japaner aus der Abnahme der Waaren Nachtheile erwachsen. Viele suchen dann nach allen möglichen nichtigen Vorwänden, um sich der Erfüllung des Vertrages zu entziehen oder wenigstens eine Herabsetzung des Kaufpreises zu erlangen. Den leitenden japanischen Persönlichkeiten ist diese Schwäche ihrer Landsleute wohl bekannt. So hat wenigstens der frühere Minister des Ackerbaues und des Handels in einer Versammlung der vereinigten Handelskammern einmal darauf hingewiesen, dass es für Japan in erster Linie erforderlich wäre, die Handelswelt von der üblen Atmosphäre zu reinigen. Der Mangel an Zuverlässigkeit, über den sich fremde Kaufleute beschwerten, wäre zum Theil begründet.

In Folge des Ueberwiegens der Einfuhr hat auch im letzten Drittel des Jahres wie im übrigen Jahre ein Goldabfluss ins Ausland stattgefunden. Der Metallbestand der Reichsbank, welcher Ende des Jahres 1899 103 Millionen Yen betrug, ist bis Ende 1900 auf 64 Millionen Yen herabgesunken. Die ausgegebenen Noten der Bank beliefen sich am Schlusse des Jahres auf etwa 225 Millionen Yen. Ungefähr 38 Millionen Yen Noten sind über die steuerfreie Grenze hinaus ausgegeben. Der Zinsfuss der Reichsbank betrug durchschnittlich 9·8 Percent. In Folge der schlechten Handelslage sind mehrere kleine Banken in finanzielle Schwierigkeiten gerathen und haben ihre Zahlungen eingestellt. Es würde übrigens im Interesse des Landes wünschenswerth sein, dass dem Unwesen der kleinen Banken, die in grosser Anzahl bestehen und vielfach den Credit untergraben, so viel als möglich gesteuert würde. Dass diese Verhältnisse die Aufmerksamkeit der finanziellen Kreise und der Regierung auf sich gezogen haben, ist natürlich. So fasste der Präsident der japanischen Reichsbank in der am 16. Februar 1901 abgehaltenen Generalversammlung der Bank am Schlusse seines Berichtes die ungünstige Handelslage während des Jahres 1900 in folgende Worte zusammen: „Während des Berichtsjahres befanden sich die wirthschaftlichen Kreise Japans in einem beständigen harten Kampfe mit den Missständen, welche die ungünstige Handelsbilanz, die Geldknappheit und die chinesischen Wirren veranlasst hatten — einem Kampfe, der zur Zeit noch nicht sein Ende erreicht hat. Japan ist an einem wichtigen Wendepunkte der Geschichte seiner Finanzen und seiner Nationalökonomie angekommen. Die Geldvorräthe, die in Folge der Kriegsentschädigung und der Einkünfte aus den Landesanleihen aufgehäuft worden sind und das Land seit dem letzten Kriege in den Stand gesetzt haben, eine grössere Anzahl von Unternehmungen zur Ausführung zu bringen, sind beinahe völlig erschöpft. Hiegegen harrt noch ein nicht geringer Theil wichtiger Arbeiten der Ausführung durch die Regierung oder durch Privathände. Das Ergebniss des fremden Handels ist jedoch derartig, dass Japan einen baldigen Rückfluss des Goldes unmöglicherweise erwarten kann."

Die Zeitungen haben die Lage zum Gegenstand eifriger Erörterung gemacht und hieran viele zu beachtende Vorschläge zur Aufbesserung der Lage geknüpft. Die eine Partei, welche die Handelslage noch nicht als gefahrdrohend ansieht, empfiehlt den Finanzleuten, eine vorsichtige Bankpolitik zu treiben und sich hauptsächlich der ausgedehnten Vorschüsse auf Waaren zu enthalten, sonst jedoch eine abwartende Stellung einzunehmen. Nach der Ansicht Anderer liegt die einzige Abhilfe in der Verminderung des Betrages der umlaufenden Banknoten. Sie schlagen eine Verminderung um ein Drittheil und mehr vor, indem sie darauf hinweisen, dass der grosse Ueberfluss an umlaufenden, einlösbaren Banknoten das Gold aus dem Lande zwinge und die Wirkung habe, dass die Preise sämmtlicher Stapelartikel zum Schaden der ökonomischen Entwicklung des Landes auf eine unmässige Höhe getrieben werden. Dritte prophezeien bereits den finanziellen Zusammenbruch Japans und seiner Goldwährung, wenn nicht sofort von der Regierung Anleihen aufgenommen und alle möglichen

anderen Mittel angewandt werden, um Capital ins Land zu ziehen.

Ueber die wichtigsten *Importartikel* in 1900 wird berichtet:

Baumwolle hatte einen Rückgang zu verzeichnen. Zugleich ergab sich in Folge der geringen Ernte in Indien eine auffallende Verschiedenheit in den Bezugsländern. Die Einfuhr aus Britisch-Indien, die im Vorjahre über 39 Millionen Yen betrug, ist auf 17·8 Millionen zurückgegangen, während die Einfuhr aus China von 4 Millionen auf 12, die aus den Vereinigten Staaten von 16 auf 27 Millionen angewachsen ist. Die subventionirte Bombay-Linie der Nippon Yusen Kaisha, die hauptsächlich der Baumwolleinfuhr dient, hat im Laufe des Jahres alle auf der Strecke verwendeten Dampfschiffe bis auf eines zurückgezogen und ihre Fahrten von sieben auf vier verringert. Das Spinnereigewerbe in Japan befindet sich in einer ungünstigen Lage, da es sein Absatzgebiet in China in Folge der dortigen Wirren zum Theil verloren hat. Die Spinnereien lassen zur Zeit eine grosse Anzahl ihrer Spindeln ruhen, und ein grosser Theil des eingeführten Rohmateriales liegt noch in den Speichern. Die amerikanischen Importeure sahen sich sogar zeitweise genöthigt, ihre Waare, für die sie in Japan keine Abnehmer finden konnten, nach England weiter zu verschiffen, um sich vor noch grösseren Verlusten zu bewahren. Baumwollgarn weist eine beträchtliche Zunahme auf. Es sind besonders bessere Garne, die eingeführt wurden. Trotzdem die japanischen Spinnereien versuchen, ihre Fabricate zu vervollkommnen und auch bessere Garne herzustellen, ist ihnen dies bis jetzt doch noch nicht in grösserem Maasse gelungen. England liefert nahezu den ganzen Bedarf (für 7,043.000 Yen). Deutschland hat für 9000 Yen eingeführt. Bei Baumwollgeweben hat sich die Einfuhr gegen 1899 beinahe verdoppelt. Es ist aber auch kein Zweifel, dass eine beträchtliche Uebereinfuhr stattgefunden hat. Besonders zu Beginn des Jahres wurden bedeutende Mengen eingeführt ohne Rücksicht auf den Bedarf. Ein grosser Theil der Waaren liegt daher jetzt noch in den Vorrathsspeichern. Deutschland ist an der Einfuhr von baumwollenen Flanellen besonders stark betheiligt und hat seit einer Reihe von Jahren immer steigenden Absatz gefunden. Im Jahre 1900 stieg die Einfuhr auf 1,515.000 Yen, an welcher Zahl Deutschland jedenfalls erheblichen Antheil hat. Die übrigen Baumwollgewebe kommen fast durchwegs aus England. Die deutsche Einfuhr hat sich nur bei baumwollenen Satins und Sammten noch etwas gehoben.

Die Einfuhr von *Wolle* hat gegen das Vorjahr etwas abgenommen, und zwar sind die Lieferungen aus China und Australien zurückgegangen. Die deutsche Einfuhr hat sich von 1,066.000 Yen im Jahre 1899 auf 1,259.000 Yen erhöht. Wollengarn, bei dem der deutsche Handel erheblich betheiligt ist, wurde im Berichtsjahre im Betrage von 1,799.000 Yen eingeführt, gegen 593.000 Yen im Vorjahre. Auch wollene Gewebe weisen eine beträchtliche Zunahme auf, doch hat bei diesem Artikel, wie bei den Baumwollgeweben, wohl eine Uebereinfuhr stattgefunden. Die Einfuhr von Musselin hat sich nahezu verdoppelt. Hauptlieferant ist Frankreich, dessen Einfuhr 4,747.000 Yen betrug, gegen 2,830.000 Yen im Vorjahre. Deutschland weist gleichfalls eine Zunahme auf, nämlich 1900 1,020.000 Yen, gegen 402.000 Yen im Vorjahre. Bei Italiancloth ist ein gewisser Rückgang in der Einfuhr zu verzeichnen, der aber nur Grossbritannien trifft. Für wollene Flanelle ist Deutschland auch in diesem Jahre die Hauptbezugsquelle geblieben.

Die Einfuhr von *Alkohol* ist bedeutend geringer gewesen als in den letzten Jahren. Der Grund hiefür ist darin zu suchen, dass am 1. Jänner 1899 der Einfuhrzoll für Alkohol von 5 Percent auf 40 Percent und am 15. August 1899 gar auf 250 Percent ad valorem erhöht worden ist. Es wurden daher in den Jahren 1898 und 1899 vor der Zollerhöhung bedeutende Mengen eingeführt, aus deren Beständen der Bedarf einstweilen noch gedeckt wird. Alhohol wird besonders zur Herstellung des japanischen Nationalgetränkes Sake verwendet. Die für andere gewerbliche und für Arzeneizwecke verbrauchte Menge ist so geringfügig, dass sie kaum in Betracht kommt. Gegenwärtig liegt den gesetzgebenden Körperschaften ein Regierungsantrag vor, wonach der Werthzollsatz in einen specifischen Zoll umgewandelt werden soll, und zwar soll vom 1. October 1901 ab der Zoll 40 Sen für 1 *l* Alkohol betragen. Da dieser Zoll im Wesentlichen dem bisherigen Werthzoll von 250 Percent entspricht, so wird durch die Zolländerung keine neue Erschwerung der Alkoholeinfuhr eintreten. Ferner plant die Regierung eine neue Besteuerung des inländischen Fabricates. Danach wird ein Koku Flüssigkeit (180 *l*) als Grundlage für die Steuer angenommen. Für jeden in einem Koku enthaltenen Percent Alkohol soll eine Taxe von 75 Sen erhoben werden. Es würde also die Steuer für 96percentigen einheimischen Alkohol $96 \times 75 = 72$ Yen per Koku betragen. Da der in Aussicht genommene Zoll auf ausländischen Alkohol (180 . 0·40) sich gleichfalls auf 72 Yen belaufen würde, so sind die Aussichten für den Wettbewerb ausländischen Alkohols nicht ungünstig. Die im vorigen Jahre zur Entwicklung einer inländischen Spiritusfabrication gemachten Anläufe scheinen etwas ins Stocken gerathen zu sein, vielleicht weil man das Ergebniss der neuen Steuerpläne erst abwarten wollte.

Zucker hatte im Jahre 1898 mit Rücksicht auf die bevorstehende Erhöhung des Einfuhrzolles eine starke Uebereinfuhr zu verzeichnen. Gegenüber einem Einfuhrwerth von 19 Millionen Yen im Jahre 1897 betrug im Jahre 1898 die Einfuhr nicht weniger als $28^1/_2$ Millionen Yen, dagegen im Jahre 1899 nur 17,516.000 Yen. Im Berichtsjahre hat sich die Ziffer nun wieder auf 26,607.000 Yen gehoben.

Die hauptsächlichsten Einfuhrländer waren:

	1900 Yen		1899 Yen
Hongkong	10,241.000	gegen	7,056.000
Deutschland	3,419.000	„	1,906.000
Oesterreich	3,104.000	„	765.000
China	2,758.000	„	2,880.000
Holländisch-Indien	2,436.000	„	534 000
Philippinen	1,750.000	„	1,908.000
Russland	18.000	„	—

Deutschland hat danach zwar Fortschritte gemacht, muss aber sehr mit der rasch zunehmenden österreichischen Concurrenz rechnen, die durch die billigeren Frachtsätze des österreichischen Lloyd begünstigt wird. Interessant ist, dass Russland, dessen Zuckerindustrie nach ausländischen Absatzgebieten zu suchen scheint, in diesem Jahre, vorerst freilich in kleinem Umfange, einen Versuch gemacht hat, für seinen Zucker in Japan Absatz zu finden. Der russische Zucker, der im Preise das deutsche wie das ungarische Erzeugniss zu unterbieten vermag, kam hauptsächlich über Danzig—Hamburg, da der Weg über Odessa Schwierigkeiten zu bieten scheint. Den japanischen gesetzgebenden Körperschaften liegt gegenwärtig ein Gesetzentwurf vor, wonach eine Verbrauchsabgabe für Zucker erhoben werden soll. Dieser Weg der Besteuerung ist offenbar gewählt, weil die bestehenden Verträge eine Erhöhung des Einfuhrzolles unmöglich machen. Die Abgabe soll gleichmässig von dem im Inland hergestellten Erzeugniss wie von dem nach Erlegung des Einfuhrzolles eingeführten ausländischen Zucker erhoben werden. Die Besteuerung sollte ursprünglich vom 1. October ab platzgreifen; neuerdings hat die Regierung sich den Zeitpunkt des Inkraftsetzens durch Verordnung vorbehalten. Die Vorschläge der Regierung haben in Kreisen der japanischen Zuckerindustrie bis jetzt heftigen Widerstand gefunden, werden aber doch wohl angenommen werden. Inwieweit die in der Entstehung begriffene japanische Zuckerindustrie von der neuen Abgabe in ihrer Existenzfähig-

keit erschüttert oder inwieweit die Zuckereinfuhr aus dem Auslande dadurch beeinträchtigt werden wird, lässt sich zur Zeit noch nicht übersehen.

Man hat in diesem Jahr in Formosa anscheinend ernsthafte Versuche gemacht, dort eine Zuckerindustrie zu schaffen. Eine Actiengesellschaft, die Taiwan Seito Kwaisha, die eine Reihe bekannter japanischer Capitalisten umfasst, und jetzt über ein Capital von 500.000 Yen verfügt, hat sich diese Aufgabe gestellt und wird offenbar von der Regierung lebhaft unterstützt.

Die Einfuhr von *Hopfen* ist gegen das Vorjahr etwas zurückgegangen, während die *Malzeinfuhr* zugenommen hat. Das Brauereigewerbe ist in Japan bereits so entwickelt, dass eine namhafte Ausfuhr von Bier nach den ostasiatischen Nachbarländern stattfindet, die mit jedem Jahre steigt, während die Einfuhr fremden Bieres schon seit geraumer Zeit nahezu gänzlich aufgehört hat. Das Parlament wird demnächst über einen Gesetzentwurf zu berathen haben, wonach der Einfuhrzoll für Bier auf 10·4 Sen für 1 *l* erhöht und den inländischen Brauereien eine Abgabe von 7 Yen per Koku (also etwa 8·2 Pfg. per *l*) auferlegt werden soll. Ob der jungen Bierindustrie durch diese letztere Maassnahme nicht eine zu drückende Last zugemuthet wird, muss die Zukunft lehren. Anscheinend hat der Regierungsvorschlag gute Aussichten, angenommen zu werden, trotzdem die Handelskammer in Tokio im Interesse der Brauereien sich gegen die Besteuerung ausgesprochen hat.

Bei fast allen Artikeln der *Eisen-* und *Stahlbranche* ist im Berichtsjahre eine bedeutende Zunahme zu verzeichnen.

Die Einfuhr von Stab- und Stangeneisen hat sich gegen das Vorjahr verdoppelt, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, dass das Jahr 1899 in Folge der Uebereinfuhr im Jahre 1898 eine besonders geringe Einfuhrziffer aufzuweisen hatte. Der Hauptantheil entfiel auf Belgien. Bemerkenswerth ist hiebei, dass Oesterreich zum erstenmal, wenn auch nur in geringer Menge, Stab- und Stangeneisen eingeführt hat. Deutschland hat verhältnissmässig gute Fortschritte gegen das Vorjahr gemacht und sich besonders gegen Schluss des Jahres sehr concurrenzfähig bewiesen. Eiserne Nägel zeigen einen Rückgang. Die Abnahme ist zum grössten Theil der Uebereinfuhr der letzten Jahre zuzuschreiben. Die einheimische Industrie macht sich bis jetzt noch nicht bemerkbar. Die Tokioer Nagelfabrik, die einzige, die bisher in Japan bestand und die täglich etwa 400 Fass Nägel herstellte, ist abgebrannt und bis jetzt noch nicht wieder aufgebaut. Roheisen und Ingots sind etwas zurückgeblieben, dagegen hat die Einfuhr von Draht und schwachen Stäben zugenommen. Deutschland hat sich hieran erfolgreich betheiligt, nachdem zum Schlusse des Jahres die Preise in Amerika in die Höhe gesetzt worden waren.

Maschinen sind nach dem starken Abfall des Vorjahres trotz des im Lande herrschenden Capitalmangels wieder in grösserem Maasse eingeführt worden. Bei Eisenbahnmaterialien ist die Einfuhr von Schienen gestiegen, während Locomotiven und Wagen zurückgeblieben sind. Der Grund hiefür ist einmal der, dass man in Japan bereits Wagen und Locomotiven, letztere allerdings nur in geringem Maasse, zu bauen beginnt, dann aber auch, dass sich die Nothwendigkeit ergeben hat, mehrere alte Linien neu zu legen. Daher benöthigte man wohl mehr Schienen, aber nicht so sehr rollendes Material.

Die Einfuhr von *Papier* hat im Berichtsjahre gegen das Vorjahr erheblich zugenommen. Doch muss auch hier wieder berücksichtigt werden, dass die Einfuhrziffer des Vorjahres in Folge der Uebereinfuhr des Jahres 1898 besonders niedrig war. Hauptlieferant ist Deutschland, das für 1,496.000 Yen Papier einführte, danach kommen England mit einer Million und Oesterreich mit nahezu einer Million. Oesterreich, das im Vorjahre nur für 233.000 Yen Papier eingeführt hatte, hat also auch erhebliche Fortschritte gemacht. Für etwa eine halbe Million Papier kam aus Belgien.

Die *Leder*-Einfuhr hat gleichfalls zugenommen. Den Hauptantheil haben die Vereinigten Staaten von Amerika und Britisch-Indien. Doch hat auch die deutsche Einfuhr von 46.000 Yen im Jahre 1899 sich auf 132.000 Yen im Berichtsjahre gehoben. In der japanischen Lederindustrie macht sich zur Zeit eine gewisse aufstrebende Richtung bemerkbar. Es sind eine Anzahl von Lederverarbeitungsmaschinen im Auslande bestellt worden.

Farbwaaren werden gleichfalls von Jahr zu Jahr mehr begehrt, da ihr Verbrauch Schritt hält mit der Ausdehnung des japanischen Textilgewerbes. Im Jahre 1898 war die Einfuhr mit Rücksicht auf die bevorstehende Zollerhöhung allerdings ungewöhnlich. Deutschland ist an diesem Artikel, besonders an Indigo und Anilinfarben, erheblich betheiligt. Anilinfarben kommen fast ausschliesslich aus Deutschland. Die Verwendung von Blauholz macht in letzter Zeit merkliche Rückschritte, da dieser natürliche Farbstoff von den Anilinfarben immer mehr aus dem Felde gedrängt wird. Auch der in Japan und Formosa gewonnene natürliche Indigo muss, da seine Productionskosten zu hoch sind, mehr und mehr dem aus Britisch- und Holländisch-Indien kommenden Indigo weichen. Diesem selbst aber wird in den nächsten Jahren durch den von Deutschland eingeführten künstlichen Indigo ein scharfer Wettbewerb erwachsen. Die Einfuhr von Oelkuchen, die zu Dungzwecken viel verwendet werden, ist im Berichtsjahre etwas zurückgegangen. Dies ist wohl, da die überwiegende Menge aus China kommt, hauptsächlich den Kriegswirren zuzuschreiben. Die Einfuhr aus Sibirien hat etwas zugenommen.

Was die *Industrie* anlangt, hatten unter der oben geschilderten ungünstigen allgemeinen Geschäftslage im Berichtsjahre alle Zweige des Erwerbs- und Wirtschaftslebens gleichmässig zu leiden. Die noch junge und wenig capitalkräftige japanische Industrie hatte von allen aber wohl den schwersten Stand, und zwar besonders die für das Land ausserordentlich wichtige Baumwollenindustrie, deren Erzeugnisse unter den Ausfuhrartikeln Japans nach der Seide die zweite Stelle einnehmen. Die Lage der Baumwollenspinnereien hat sich insbesondere dadurch erheblich verschärft, dass neben den chinesischen Unruhen, die dem Gewerbe sein Hauptabsatzgebiet verschlossen haben, im April dieses Jahres ein Sturz der Baumwollenpreise eintrat. Die Spinnereien, die grosse und zu hohen Preisen eingekaufte Vorräthe auf Lager hatten, wurden hiedurch stark in Mitleidenschaft gezogen; sie konnten sich fürs Erste nur dadurch halten, dass sie viele ihrer Spindeln stehen liessen und ihre Arbeitszeit bedeutend einschränkten.

Die Nothlage der *Baumwollindustrie* hat zu vielen Erörterungen in der Presse und in öffentlichen Versammlungen Anlass gegeben. Bemerkenswerth ist eine Denkschrift, die die Spinnereigesellschaft in Osaka verschiedenen grossen Banken unterbreitet hat und worin ausgeführt wurde, das Hauptübel liege in dem durchaus unzureichenden Capital der Spinnereien. Nach den von den Verfassern angestellten Ermittlungen verfügten die vorhandenen Spinnereigesellschaften, etwa 60 an der Zahl, nicht nur über kein Betriebscapital, sondern sie seien auch erheblich verschuldet. Es sei unmöglich, dass in dieser Weise weitergearbeitet werden könne. Es wird daher der Vorschlag gemacht, das Vermögen der Spinnereien staatlich zu controliren und das angeblich vorhandene Capital auf seinen wirklichen Werth herabzusetzen, das nicht eingezahlte Capital zu streichen und durch Ausgabe von bevorzugten Actien eine Capitalsvermehrung zu bewirken. Wie die Baumwollenindustrie diese Krise überstehen wird, lässt sich auch jetzt noch nicht absehen, wenn nicht ein baldiges Wiederbeleben des chinesischen Marktes wenigstens die augenblickliche Nothlage beseitigt. Unter ähnlichen, wenn auch vielleicht

nicht ganz so ungünstigen Bedingungen arbeiten zur Zeit noch viele andere Industriezweige, unter Anderem zum Beispiel die *Uhrenfabrication*. Es ist daher der Ruf nach Einführung fremden Capitals wieder lauter geworden, einstweilen freilich mit geringem Erfolg.

Bis jetzt hat sich in nennenswerthem Umfange nur amerikanisches Cpital an der Entwicklung der Industrie betheiligt, und zwar bei der Petroleumindustrie in Echigo und bei der Cigarettenfabrication. In Echigo hat die Standard Oil Co. eine Reihe von Petroleumfeldern angekauft und beabsichtigt, die Ausbeutung anscheinend in grossem Maassstabe zu betreiben. In japanischen Kreisen zeigt man Neigung, ein Concurrenzunternehmen gegen die amerikanische Gesellschaft auszuspielen. Zwei grössere Gesellschaften haben sich verschmolzen und so einen grösseren Besitz angeblich ausgiebiger Oelfelder in ihrer Hand vereinigt. Dem Vernehmen nach suchen sie die Betheiligung fremder Capitalisten. Die Cigarettenindustrie ist der Hauptsache nach in den Händen einer einzigen Firma, die stark unter dem Einfluss amerikanischer Capitalisten steht.

Von Neugründungen industrieller Unternehmungen hat im Berichtsjahre in Anbetracht der schlechten Geschäftslage nur wenig verlautet. Das bedeutsamste Project ist der von der Regierung beantragte Weiterausbau des Marinearsenals in dem Kriegshafen Kure, in der Nähe der Stadt Hiroshima. Man beabsichtigt, das Arsenal derart umzuändern, dass es im Stande ist, im Kriegsfall das für die japanische Flotte erforderliche Kriegsmaterial, insbesondere Stahl- und Panzerplatten, selbst herzustellen. Die Regierung hat für dies Unternehmen in dem Budgetentwurf für das kommende Finanzjahr eine Summe von 6,340.093 Yen gefordert, die sich auf fünf Jahre vertheilen soll.

Das kaiserliche Stahlwerk in Wakamatsu (Yawatamura), das seit einer Reihe von Jahren im Bau ist, hat zum Beginn des Jahres 1901 seine Thätigkeit aufgenommen. In der Nähe dieses Stahlwerkes beabsichtigt eine Gesellschaft japanischer Capitalisten einige kleinere Eisengiessereien zu errichten, die sich besonders mit der Fabrication von Eisenkurzwaaren befassen sollen.

Auch in Fukuoka ist eine neue Eisengiesserei errichtet worden.

Bei Tokio hat eine Gesellschaft die Japan Gum Partnership Co. Ltd., eine Kautschukwaarenfabrik mit 250.000 Yen Capital gegründet. Ebenso soll auf der Insel Yezo eine Papierfabrik errichtet worden sein, die das auf der Insel reichlich vorhandene Holz zur Herstellung von Papier benutzen will.

Die Musselinfabriken in Osaka und Tokio haben im Laufe des Berichtsjahres ihre Anlagen erheblich vergrössert.

WLADIWOSTOK.

Einem Berichte des deutschen Handelsagenten in Wladiwostok entnehmen wir:

Der Verkehr Wladiwostoks mit den einzelnen Ländern gestaltete sich 1899 folgendermaassen: Es kamen an aus:

	Schiffe	Reg.-Tons
Japan, China und Korea	145	151.394
dem asiatischen Russland einschliesslich Port Arthur	97	94.112
dem europäischen Russland	47	116.765
Hamburg	10	12 683
Grossbritannien	6	14.076
Amerika	9	12.599
Antwerpen	3	3.455

Davon gingen wieder ab nach:

	Schiffe	Reg.-Tons
China, Japan und Korea	170	211 577
dem asiatischen Russland einschliesslich Port Arthur	134	164.344
dem europäischen Russland	7	20.420
Amerika	6	8 743

Die Waareneinfuhr nach Wladiwostok von See betrug im Jahre 1899 etwa 344.800 *t*, gegen 286.153 *t* im vorhergegangenen Jahre.

Davon kamen aus:

	Tonnen
russischen Schwarzmeerhäfen	127.400
russischen Ostseehäfen	36.800
zusammen	164.200
gegen im Jahre 1898	87.665
Nagasaki	17.800
anderen japanischen Häfen	16.200
Hongkong	28.600
Shanghai	14.600
Tschifu	10.200
anderen chinesischen Häfen	2.000
Korea	1.200
zusammen aus China, Japan und Korea	90.600
gegen im Jahre 1898	86.727
Sachalin	21.800
Nikolajewsk	1.500
Port Arthur	2.700
zusammen	26 000

gegen 28.161 *t* aus dem asiatischen Russland im Jahre 1898, aus:

deutschen Häfen	16 000 *t*,	gegen	15.304 *t*	im Jahre	1898
Amerika	18.600 *t*,	„	51.927 *t*	„ „	1898
England	15.000 *t*,	„	8.562 *t*	„ „	1898
Antwerpen	14.400 *t*,	„	7.807 *t*	„ „	1898

Aus der folgenden Aufstellung geht hervor, mit welchen Mengen an dieser Einfuhr die Regierung, die ostchinesische Eisenbahngesellschaft, die europäischen Kaufleute und die chinesischen Händler betheiligt sind, und wie gross der Frachtantheil der einzelnen Nationen ist:

Dampfschiffsflagge	Für Europäer	Für Chinesen	Regierungsladung	Für ostchinesische Eisenbahn	Im Ganzen
russische	37.800	11.300	19.200	46.800	115.100
britische	23.800	3.000	21.100	31.600	79.500
deutsche	37.000	19.300	—	200	56.500
norwegische	23 800	1.100	13.300	1.600	39.800
japanische	13.200	14.300	100	100	27.700
amerikanische (V. St.)	4.200	—	—	—	4.200
dänische	2.800	—	6.700	6.500	16.000
zus. einschliesslich anderer Schiffe	145.600	51.300	60 400	87.500	344 800

Ungefähr zwei Fünftel der gesammten Waareneinfuhr besteht danach aus Regierungsladung und Waaren für die ostchinesische Eisenbahn. Im Berichtsjahre ist der bei weitem grösste Theil der Waaren für den Bahnbau aus dem europäischen Russland eingeführt worden, und da ausserdem auch für die Intendanturverwaltung mehr Getreide wie in den beiden vorhergehenden Jahren bezogen und nach hier verschifft werden musste, erklärt sich der ausserordentlich grosse Zuwachs der Einfuhrziffer aus dem europäischen Russland um fast das Doppelte.

Die Einfuhr aus China, Japan und Korea ist gegen das Vorjahr ungefähr gleich geblieben. Die 90.600 *t* sind aber nicht ausschliesslich Waaren chinesischen und japanischen Ursprungs; insonderheit in den Einfuhrziffern von Hongkong, Shanghai und Nagasaki dürfte ein nicht unbeträchtlicher Theil Waaren europäischen und amerikanischen Ursprunges sein, die nur über diese Häfen mangels unmittelbarer Verbindungen mit den betreffenden Ländern verladen oder von dortigen Lägern gekauft worden sind. Ausserdem befinden sich unter der Einfuhr aus Japan etwa 14.000 *t* Kohlen, die aus Moji nach hier eingeführt wurden.

In den Küstenverkehr mit dem Süden theilen sich, abgesehen von der Linie der ostchinesischen Eisenbahn, hauptsächlich die Dampfschiffe unter deutscher und japanischer Flagge. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass nach obiger Aufstellung bei ungefähr gleichem Raumgehalt der Schiffe die deutschen Dampfschiffe doppelt so stark an der Güterbeförderung betheiligt sind wie die japanischen.

Die Einfuhr aus dem asiatischen Russland zeigt gegen das Vorjahr eine Abnahme, die daraus zu erklären ist,

K POVZDÁNÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

dass ein Theil der für die russische Marine bestimmten Kohlen aus den Sachaliner Gruben in Port Arthur zur Ablieferung gekommen ist.

Im Ganzen betrug die Ausbeute aus den *Kohlenminen* Sachalins im Jahre 1899 36.000 *t*, gegen 27.200 *t* im Jahre vorher. Dazu kommen noch zwei Schiffsladungen, die aus dem Bergwerk von Wladimirowsk gewonnen und nach Port Arthur gesandt wurden.

Die Einfuhr von Amerika ist von der ungewöhnlichen Höhe von 51.927 *t* im Jahre 1898 wieder auf 18 600 *t* zurückgegangen. Auch dies bedeutet noch eine beträchtliche Erhöhung gegen frühere Jahre, die ihren Grund in der grösseren unmittelbaren Einfuhr amerikanischen Mehles und in den Restlieferungen aus bestehenden Verträgen hat. Es ist jedoch nicht zu verkennen, dass auch der Bezug anderer amerikanischer Artikel gegen früher zugenommen hat.

Die Steigerung der Einfuhr aus Antwerpen dürfte theils auf die oben erwähnten Bestellungen der ostchinesischen Eisenbahn, theils auf das Verhalten der Ostasiatischen Compagnie zurückzuführen sei. Diese hat mit dem Norddeutschen Lloyd in Bremen und der Hamburg-Amerika-Linie in Hamburg ein Abkommen getroffen, wonach diese einzige directe Linie von der Ostsee nach Wladiwostok Hamburg nicht anläuft, sondern nur in Antwerpen ladet, so dass künftighin auch deutsche Verlader die Verschiffung über Antwerpen mit in Betracht ziehen müssen.

In den 15.000 *t*, welche von Grossbritannien eingeführt wurden, befinden sich 10.000 *t* Cardiff-Kohlen, die für die russische Marineverwaltung eingeführt worden sind.

Die Einfuhr aus Deutschland zeigt gegen das Vorjahr eine kleine Zunahme. Aus Deutschland werden Waaren der verschiedensten Art, hauptsächlich Erzeugnisse der deutschen Industrie, und zwar fast aller Zweige von den in Wladiwostok etablirten deutschen Handelshäusern eingeführt. Ausser Salz, Gyps, Asphalt und Eisen dürften, abgesehen von den feuerfesten Steinen und dem Cement, kaum sogenannte Massenartikel darunter sein. Früher fand hier der deutsche Portland-Cement einen nicht unbedeutenden Absatz. Neuerdings aber ist er durch den billigeren russischen Cement vom Schwarzen Meere (Noworossiesk) und durch Hongkonger Cement fast ganz vom Markte verdrängt worden. Im Jahre 1899 sind für die verschiedenen Regierungsanlagen und Privatbauten ausserordentlich grosse Mengen (100.000 bis 150.000 Fässer) aus Noworossiesk und Sewastopol eingeführt worden.

Von den oben erwähnten Einfuhrmengen wurden im Jahre 1899 wieder 15.250 *t* ausgeführt, und zwar nach Port Arthur 5075 *t*, darunter 2182 *t* Regierungsladung, nach Nikolajewsk 5968 *t*, nach Sachalin 3179 *t*, darunter 1005 *t* Regierungsladung, nach Anadyr und Ochotsk 721 *t*, nach anderen Häfen Ostsibiriens 307 *t*.

An Erzeugnissen des Gebietes von Wladiwostok wurden von hier nach verschiedenen Häfen Chinas und Japans 12.294 *t* ausgeführt. Darunter befanden sich 9772 *t* Seekohl, die in den benachbarten kleinen Buchten Olga, Nachodka und Preobraschenie gewonnen und geladen wurden. Von dieser Menge wurden durch deutsche Dampfschiffe 5840 *t* befördert.

Der Ausbau des Wladiwostoker Handelshafens ist im Berichtsjahre zur Hauptsache vollendet.

Die Bucht, an welcher Wladiwostok liegt, ihrer Form wegen „Goldenes Horn" genannt, nimmt zuerst eine nördliche Richtung, um dann plötzlich nach Osten zu biegen. Dies östliche, etwa 4 *km* lange Ende wird als Kriegshafen benützt, an dessen nördlichem Ufer die Docks, Arsenale und Werkstätten für die Marine gebaut sind, während auf dem südlichen Ufer vorläufig nur die Kohlenlager und einige Packhäuser sich befinden. Daran angrenzend beginnt nicht weit von der Nordwestecke der Bucht der Handelshafen, und zwar ist noch am nördlichen Ufer der Bucht zunächst ein hölzerner Quai in der Ausdehnung von 100—150 *m* errichtet und dahinter mehrere der Stadt gehörige Lagerhäuser und Schuppen, von denen ein Theil an grössere hiesige Firmen und an die Landungsagenten vermiethet werden, um ihre Waaren vor Abnahme seitens der Empfänger oder vor Weiterversendung in das Innere unterzubringen. Hier werden Waaren aus den Dampfschiffen gelandet, die an Bojen oder vor Anker liegen und ihre Ladung in Leichterfahrzeuge löschen. Die Wassertiefe an diesem Holzquai ist für Seedampfschiffe nicht gross genug, so dass sie mindesten 50—100 *m* von ihm entfernt liegen müssen und nur Leichterfahrzeuge und Barkassen unmittelbar anlegen können.

Daran schliesst sich der sogenannte Bazar an, die äusserste Nordwestecke des Hafens einnehmend. Hier liegen unmittelbar am Ufer die chinesischen Dschunken (Segelboote), die aus den kleinen umliegenden Buchten Gemüse, Kartoffeln u. s. w., die dort von Chinesen und Koreanern gebaut werden, auf den Markt bringen, ebenso wie die chinesischen und koreanischen Fischerboote. Man geht schon seit Langem mit dem Plane um, den Bazar und Wochenmarkt von hier an das Ufer der Amurbucht zu verlegen.

An diese Ecke schliesst sich der neue Steinquai an der Westseite der Bucht an; dieser hat eine Länge von 470 *m*, und eine Wassertiefe von 7—10 *m* gestattet den grössten hier verkehrenden Schiffen, daran anzulegen. Seine Herstellungskosten beliefen sich auf etwa $1\,^1/_2$ Millionen Rubel.

Dieser Quai kann von allen Handelsdampfschiffen, so weit der Platz reicht, gegen eine Gebühr von 50 bis 75 Rubel für die Woche, je nach der Grösse des Schiffes, benützt werden. Postdampfschiffen, besonders solchen, die Regierungsladung bringen, wird der Vorzug gegeben. Die Verwaltung des Quais untersteht der Ussuribahn. Von der Aufstellung von Laufkrähnen am Lande hat man bis jetzt abgesehen, so dass die Dampfschiffe mit eigenen Mitteln entlöschen müssen. Zur Ausladung schwerer Colli stehen drei Schwimmkrähne zur Verfügung. Einer von 50 *t* Tragkraft ist Eigenthum der Freiwilligen Flotte, ein zweiter von derselben Tragfähigkeit befindet sich im Besitze der Marineverwaltung, desgleichen ein solcher von 100 *t* Tragfähigkeit. Die Gebühr für Benützung dieser Krähne seitens Privater beträgt 100 Rubel und ausserdem 15—20 Rubel für jede Stunde.

In der Bucht von Jegerscheld, dem Hafen der ostchinesischen Bahn, ist zunächst ein weiterer Quai in der Länge von etwa 900 *m* angelegt worden, an dem Barken und kleinere Dampfschiffe löschen und laden können. An der Südseite der Bucht von Jegerscheld befindet sich dann ein weiter Quai in Länge von 535 *m* mit zwei 110 *m* langen Vorsprüngen, an welchem die mit Ladung für die ostchinesische Eisenbahn ankommenden grossen Seedampfschiffe liegen können. Diese Anlagen sind im Berichtsjahre vollendet und seitdem dem Betrieb übergeben worden.

Auf der der Stadt gegenüberliegenden Seite des Hafens sind grössere Lösch- und Ladeanlagen vorläufig nicht geschaffen.

Die Aufsicht und Polizeigewalt im Handelshafen und auf den im Hafen liegenden Handelsschiffen ist einem neuernannten Hafenmeister übertragen worden. Dieser weist den einkommenden Schiffen den Löschplatz an, beaufsichtigt die Personenbeförderung, mustert Mannschaft für die russischen Schiffe an, sorgt für Ordnung auf den Quais und Löschplätzen, und ihm untersteht die Hafenpolizei. Seine Pflichten und Befugnisse entsprechen ungefähr der Vereinigung von Hafenamt, Hafenmeister und Hafenpolizei in grösseren deutschen Häfen.

Der Bau der *ostchinesischen Eisenbahn* ist im Jahre 1899 sowohl von Nikolsk nach Charbin, als auch von Dalni, der in der Bucht von Talienwan angelegten neuen

Stadt, kräftig gefördert worden, so dass auf einigen Theilstrecken bereits Arbeiterzüge verkehren. Dem öffentlichen Verkehre ist bis jetzt nur die kleine Theilstrecke von Nikolsk bis zur Grenze, der Station Grodegowo, übergeben worden. Gleichzeitig wurde diese Strecke als auf russischem Gebiete der Verwaltung der Ussuribahn unterstellt.

Die Ussuribahn hat im Berichtsjahre Ausgaben in Höhe von 3,836.577 Rubel gehabt, worin ausser den Betriebskosten allerdings auch die Aufwendungen für verschiedene Neuanlagen von Stationen u. s w. enthalten sind. Dagegen betrugen die Einnahmen für Beförderung von:

	Rubel
346.197 Personen	465.045
219.496 Pud Bagage	62.634
19,821.642 Pud Frachtgüter	1,667.267
Insgesammt . .	2,194.946

JEDNOTA PRO VÝZKUM ZEMÍ MYSLU ČESKÉHO

DIE EISENBAHN DSCHIBUTI-HARRAR-ADDIS-ABEBA.

Dem „Génie civil" entnehmen wir auszugsweise eine interessante Beschreibung der obigen Bahnlinie: Unter den colonialen Unternehmungen der Gegenwart ist die in der Ausführung begriffene Bahnlinie von Dschibuti nach Harrar und Addis-Abeba, der abessinischen Hauptstadt, sowohl vom Gesichtspunkte der Ingenieurkunst, als auch durch die von ihr zu erwartenden wirthschaftlichen Ergebnisse eines der interessantesten, denn das Land, das durch sie mit dem Meere verbunden werden soll, und auf das sich seit einiger Zeit die Blicke der industriellen Kreise richten, ist reich und fruchtbar, erfreut sich einer sehr alten und verhältnissmässig entwickelten Cultur, ist aber mit der übrigen Welt bis jetzt fast ganz ohne Verbindung gewesen. Bekannt ist, dass Abessinien einzig und allein der Herrschaft des Negus Menelik, der das Land nicht nur geeinigt, sondern auch bedeutend vergrössert hat, unterworfen ist. Die beiden von der Eisenbahn durchzogenen Länder sind Harrar und Schoa, von denen ersteres ein Bergland ist, das von einer etwa 250 *km* langen und 100 *km* breiten, sich von Westen nach Osten erstreckenden Bergkette durchzogen wird, deren Höhe zwischen 1500 und 2500 *m* schwankt und sich eines milden, angenehmen Klimas und grosser Fruchtbarkeit erfreut. Die 45.000 Einwohner zählende Hauptstadt Harrar liegt auf halbem Wege nach dem Meere und bildet den wirthschaftlichen Stapelplatz des südlichen Abessiniens. Die Hochebenen von Schoa, deren Höhen zwischen 1300 und 3200 *m* schwanken, bringen durch diese Verschiedenheit der Höhen die Vegetationen und die Culturen der verschiedensten Zonen hervor. Die Industrie ist in Abessinien noch im Anfangsstadium, doch wird die Spinnerei und Weberei von Baumwolle und die Zubereitung des Leders mit einem gewissen Grad von Kunstfertigkeit geübt. Bis jetzt ist Abessinien mit dem Meere durch fünf Karawanenstrassen verbunden, von denen nur die französische von Dschibuti nach Harrar und Schoa und die englische von Zeïlah nach Harrar wirkliche Bedeutung haben; es sind einfache, von Kameelen und Maulthieren begangene Fährten. Die Karawanen brauchen durchschnittlich 25—30 Tage von Dschibuti nach Harrar und 40 Tage bis zwei Monate von Dschibuti nach Schoa. Die Transportkosten belaufen sich auf 280—350 Frs. für die Tonne von Dschibuti nach Harrar und auf 250 bis 325 Frs. für die Tonne von Zeïlah nach Harrar. Sobald eine Eisenbahn die Erzeugnisse des Landes unter verhältnissmässig billigen Bedingungen befördert, wird sich der Ausfuhrhandel Abessiniens bedeutend heben. Der Ausgangspunkt der im Bau befindlichen Bahn ist der vor Kurzem entstandene Hafen Dschibuti, dessen ausserordentlich schnelles Aufblühen eng mit dem Bahnbau zusammenhängt. Im Jahre 1888 von französischen Kaufleuten gegründet, wurde Dschibuti im Jahre 1893 der Sitz des „Protectorats der Somalikiiste" und hat jetzt etwa 15.000 Einwohner. Es besitzt eine tiefe und wohlgeschützte Rhede, süsses Wasser, ein besseres Klima als die übrige Küste und wird dadurch, dass es zum Ausgangspunkt der neuen Bahn gewählt ist, der natürliche Hafen Abessiniens. Der schon im Bau befindliche 900 *m* lange Hafendamm wird durch Geleisanschluss mit der Eisenbahn verbunden. Schon jetzt hat die „Compagnie des Messageries Maritimes" ihre Kohlenstation von Aden nach Dschibuti verlegt und lässt, ebenso wie andere Schiffahrtsgesellschaften, ihre Schiffe dort einlaufen. So wird dieser französische Hafen dereinst grosse Vorzüge vor den englischen Häfen, welche kein süsses Wasser haben, besitzen und eine grosse Bedeutung gewinnen, wenn nicht fiscalische Scherereien ein Hinderniss für diese neue aufblühende Colonie bilden und die Kaufleute und Industriellen, welche die hauptsächlichsten Factoren für ihr Gedeihen sind, dadurch zurückschrecken. Was nun die Bahnlinie selbst betrifft, so entnehmen wir unserer Quelle, dass schon vor einigen 20 Jahren der erste Gedanke des Baues einer Bahn auftauchte, die das Innere des Landes mit dem Meere verbinden sollte und dass dann im Jahre 1894 Menelik an zwei Europäer, den Schweizer Ingenieur Ilg und den Franzosen Chefneux, die Concession sowohl für die Bahn Dschibuti—Harrar—Addis-Abeba, als auch für alle in Zukunft zu erbauenden Bahnen in Abessinien ertheilte. Die beiden Ingenieure gründeten 1896 die „Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens", eine französische Gesellschaft mit einem Capital von 18,000.000 Frs. und traten ihr ihre Concession ab. Die Bedeutung der Concession, deren Zeitdauer auf 99 Jahre läuft, ist durch die von Menelik gewährten Garantien und Vorrechte, wie die unentgeltliche Ueberlassung des zum Bau der Bahn nöthigen Geländes in einer Breite von 1 *km* und das Recht der Erhebung von Taxen von dem Werthe der zu befördernden Güter u. s. w. ganz beträchtlich gestiegen. Das Recht der Festsetzung von Personen- und Gütertarifen ist nur insoweit beschränkt, als diese die von den Karawanen bis jetzt erhobenen Tarife nicht überschreiten dürfen. Die Linie selbst erhält Meterspur und geht direct von Dschibuti nach Addis-Abeba; auf halbem Wege, bei Addis-Harrar, wird eine Zweigbahn nach dem 1850 *m* hoch gelegenen Harrar abgehen. Von den jetzt im Bau befindlichen ersten 225 *km* sind 165 *km* bereits im Betriebe; die Kunstbauten auf dieser Strecke haben mit Ausnahme der Viaducte von Chébelé und Holl-Holl die gewöhnlichen Verhältnisse. Ersterer hat eine Weite von 156 *m* und eine Höhe von 20 *m*, letzterer eine Weite von 138 und eine Höhe von 28 *m* über der Schlucht. Beide zeichnen sich durch die grosse Leichtigkeit und die Einfachheit ihres Baues aus. Es kommen 10 *m* lange Stahlschienen, deren jede 200 *kg* wiegt und Schwellen aus Stahl zur Anwendung. Ausser den beiden Endbahnhöfen von Dschibuti und Addis-Harrar wird die Bahn noch eine bestimmte Zahl von Stationen und Haltestellen, die mit Ausweichgeleisen für das Kreuzen der Züge, mit Einrichtungen für die Wasserentnahme, mit Wohnhäusern für die Wärter und verschiedenen kleinen Magazinen versehen werden, erhalten. Eine telegraphische und eine telephonische Leitung bedienen die Bahn. Die Bahnarbeiter sind theilweise Italiener und Griechen, theilweise Araber und Eingeborene, von denen letztere wenig leisten, aber auch geringe Ansprüche machen. Die Gesellschaft lässt die Arbeiten nicht direct ausführen, sondern übergibt sie kilometerweise an Accordarbeiter, meistens Italienern oder Griechen, denen sie die nöthigen Geräthschaften liefert. Zur Sicherung der Bahnbauten unterhält sie während der ganzen Bauzeit abessinische Soldaten, da es in den Somaliländern noch räuberische Stämme gibt, die keine Autorität anerkennen. So wurden im Jahre 1899 und 1900 die Bauplätze von

den Issas angegriffen und man zählte etwa 30 Opfer, so dass für längere Zeit die Arbeit stillstand und in Folge dessen im Rückstande blieb. Sobald die Bahn die vom Kaiser Menelik beherrschten Länder erreicht hat, ist nichts mehr zu befürchten, da dort die Polizei eine sehr gute ist. In Folge der starken Steigungen und der geringen Krümmungshalbmesser der Bahn musste eine Locomotivart gewählt werden, welche eine Last von ungefähr 8 *t* auf die Achse nicht erheblich überschreiten durfte. Die Locomotiven haben sechs gekuppelte Räder und vorne eine Laufachse; die Cylinder und das Triebwerk sind aussen angebracht, um ihre Untersuchung und Unterhaltung zu erleichtern. Die Locomotiven sind ebenso wie die Personen- und zum Theile auch die Güterwagen mit Luftdruck- und zum Theile mit automatischen Luftleerebremsen versehen. Die Locomotive kann einen Zug von 85 *t* mit einer Schnelligkeit von 30 *km* in der Stunde ziehen; betragen aber die Steigungen 30 *mm*, so fährt der Zug nur mit einer Schnelligkeit von 15 *km* in der Stunde. Mit Ausnahme eines Salonwagens mit Drehgestellen sind die Personen- und Güterwagen zweiachsig und den Eisenbahnwagen der meisten Bahnen mit Meterspur ähnlich. Seit dem 14. Juli 1900 herrscht ein ziemlich regelmässiger Betrieb zwischen Dschibuti und dem Bahnhof von Douanlé; seit dem 15. Mai 1901 erreichen die Züge schon Lassaret in einer Entfernung von 162 *km* und man hofft, die ersten 225 *km* bald dem Betriebe übergeben zu können. Natürlich kann bei der gegenwärtigen kurzen Bahnstrecke nur ein vorläufiger Betrieb eingerichtet werden, denn ehe die Bahn nicht Harrar erreicht, sind die Kaufleute noch auf den Karawanenverkehr angewiesen. Um aber von Anfang an den Verkehr, der hauptsächlich zwischen dem Innern des Landes und Aden besteht, an sich zu ziehen, hat die Bahngesellschaft zusammen mit der ostafrikanischen Gesellschaft einen besonderen Küstenschifffahrtsdienst eingerichtet, welcher direct Aden, Hodeidelo und die anderen Häfen des Rothen Meeres mit Dschibuti verbindet. Dank dieser Einrichtung wurden im November vorigen Jahres mehr als 1820 *t*, im December vorigen Jahres 1940 *t*, ausserdem 10.800 Personen, unter denen sich mehr als 1800 Reisende befanden, von der Gesellschaft befördert. Bis jetzt bedient nur ein einziger Zug die beiden Endbahnhöfe.

JEDNOTA K POVZBUZENÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

CHRONIK.

Asien.

Asiatische Türkei. Ueber die Kämpfe im Nedschd liegen nähere Nachrichten vor. Darnach ist es Ibn er-Raschid gelungen, Mubarak zu überraschen, während dessen Verbündete in Onest waren, und ihm eine blutige Niederlage beizubringen, bei der Mubarak's Bruder Hamud den Tod gefunden habe. In einem um vierzehn Tage späteren Gefecht bei Borede habe Abd-ul-Aziz den Kürzeren gezogen. Nach einem unglücklichen Treffen habe sich der grosse Stamm der Rauala von ihm getrennt, und nur sein eigener, der Schammarstamm, halte noch bei ihm aus. Der seinerzeit als Urheber der jetzigen Umwälzungen im Nedschd bezeichnete Ibn Ibrahim aus Kueït, der angeblich im englischen Solde steht, soll von Ibn er-Raschid an die Türken ausgeliefert und nach Bagdad gebracht worden sein.

Syrien. In der grossen Omajjaden-Moschee in Damascus werden beim Neubau eine Menge alter Handschriften aufgefunden; ein deutscher Gelehrter ist seitdem beschäftigt, den Fund zu sichten und besonders die jüdischen und christlichen Schriften festzustellen. Die Geistlichkeit der Moschee will die Handschriften an den Fundort zurückbringen und den Thurm wieder vermauern lassen.

Indien. Eine Bande von Mahsudis überfällt die Niederlassung von Schekh und wird verfolgt; mehrere der Räuber werden getödtet und das gestohlene Gut wird zurückerobert. Westlich von Bannu wird der Posten von Baran von Räubern überfallen. Die Garnison, Grenzpolizeisoldaten, wird überwältigt und die Räuber nehmen eine Anzahl von Gewehren mit. Der Posten von Kuram verfolgt die Räuber, doch diese entkommen, nachdem sie einen der Verfolger verwundet haben.

Tongking. Im Grenzgebiete von Tongking und Yünnan treiben chinesische Räuberbanden wiederum ihr Unwesen. Der chinesische Grenzcommandant soll die Banden und selbst chinesische Soldaten ruhig auf tongkinesisches Gebiet übertreten, dort rauben und französische Posten angreifen lassen. So seien kürzlich Franzosen in Nouhohai im Nordosten von Caobany angegriffen und drei Tage lang von den Chinesen belagert worden. Die französischen Fremdenlegionäre retteten die Lage: ein Soldat fiel, drei wurden verwundet. Einen anderen Angriff machten die Chinesen bei Lunglu auf tongkinesische Schiffe. Sie zündeten die Baracken der Schützen an, die sich durch die Reihen der Angreifer nach Dougvan durchschlagen mussten. Sie verloren dabei fünf Todte, sechs Verwundete und drei Vermisste.

China. Die Rückkehr des kaiserlichen Hofes nach Peking wird erst bis September, dann bis October verschoben, und endlich theilt die Kaiserin-Witwe dem Grossen Rathe mit, dass Kaifongfu in der Provinz Honan an Stelle Pekings die künftige Landeshauptstadt sein werde; die Kaiserin-Witwe wolle nicht nach Peking zurückkehren, da sie befürchte, dort auf hinterlistige Art gefangen genommen zu werden. Die chinesischen Gouverneure berathen mit den europäischen Verwaltungsorganen wegen Uebergabe der Verwaltung Pekings. Die chinesischen Staatsräthe, welche jetzt die Regierungsgeschäfte führen, sollen beschlossen haben, China nach streng chinesischen Grundsätzen zu reformiren, und einen kaiserlichen Erlass erwirkt haben, der alle von den sechs Ministerien in der gleichen Absicht getroffenen Anordnungen wieder aufhebe und die Ministerien anweise, zu den einfachen Regeln zurückzukehren, welche unter den früheren Dynastien bestanden haben. Trotz eines angeblichen kaiserlichen Edictes, worin allen Forderungen der Mächte zugestimmt wird, gehen die Verhandlungen nicht vorwärts, da sich England und Russland in der Indemnitätsfrage nicht einigen wollen. Russland wünscht für den Fall, dass sich bei dem Dienste für die Entschädigung ein Deficit ergäbe, eine Erhöhung des Zolltarifes von fünf auf zehn Percent, doch England will dem nur zustimmen, wenn dafür die Likinabgaben ganz abgeschafft, die Handelsverträge wesentlich abgeändert werden und eine energische Beseitigung der Beschränkungen ermöglicht wird, welche jetzt dem Handel Fesseln auferlegen. Das deutsche Armee-Obercommando wird aufgelöst, und Graf Waldersee stellt die Functionen als Oberbefehlshaber ein. In Tientsin werden strenge Maassregeln getroffen, um Reibungen zwischen den Contingenten zu vermeiden. Die Gesandten halten es für sicher, dass alle fremden Truppen mit Ausnahme der Gesandtschaftswachen Ende August Peking verlassen haben werden. Die Japaner werden ihre Streitkräfte um 9000 Mann, die Engländer die ihrigen um 3000 Mann verringern; die übrigen Truppen sollen bis zur Rückkehr des Hofes in China bleiben. Deutschland, England und Frankreich werden die einzigen Mächte sein, welche Garnisonen für die Peking mit der See verbindenden Punkte beistellen. Die unter dem Namen „Vereinigung der Landleute" bekannte Bewegung gewinnt an Ausdehnung; es handelt sich dabei um ausgesprochen fremdenfeindliche Bestrebungen, um das Boxerthum unter einem anderen Namen. Man befürchtet ernste Unruhen in den nordwestlichen Provinzen Chinas. General Tungfuhsiang soll Truppen sammeln und Vorbereitungen treffen in der Absicht, sich gegen den Kaiser zu erheben. Der chinesische Reformer Sunyatsen soll eine Revolution herbei-

zuführen beabsichtigen, welche den Sturz der Kaiserin-Witwe und der Mandarinen bezweckt; sein Plan sei, in China eine Regierung mit einem Präsidenten an der Spitze einzuführen. Prinz Tuan soll mit Tungfuhsiang einen Einfall in die Mongolei planen und organisiren. Die ganze Provinz Schingking soll sich im Aufstande befinden, und die Aufständischen plündernd und sengend das Land durchziehen. In der Umgebung von Mukden sollen alle Ortschaften in Flammen stehen und hunderte Einwohner getödtet worden sein; die russischen Streitkräfte seien ungenügend zur Aufrechthaltung der Ordnung. Ein höherer chinesischer Militär, Tienlosiang, sammelt zahlreiche Boxer und entlassene Soldaten um sich und sucht die Einwohner einer grossen Anzahl befestigter Dörfer und Städte im südwestlichen Tschili zu bewegen, sich der Erhebung der Steuern zu widersetzen; Tienlosiang soll in mehreren Treffen mit den kaiserlichen Truppen den Erfolg für sich gehabt haben, und es soll Gefahr bestehen, dass die Bewegung sich auf Schantung ausdehne. Die Verwaltung der chinesischen Ostbahn lässt auf der Strecke von der Grenzstation bis Charbin eine Reihe von Blockhäusern zum Schutze der Bahn aufführen. Die Stadt Futschau wird von der Pestcommission für verseucht erklärt, und auch in Shanghai kommt ein Pestfall vor.

Korea. Die jüngsten Unruhen auf der Insel Quelpart sollen durch eingeborene Christen verursacht worden sein, welche später von den erbitterten Eingeborenen umringt wurden, wobei fünfhundert von ihnen getödtet wurden. — Auf Korea bricht ein Aufstand aus und es werden mehrere Missionäre getödtet; koreanische Truppen werden zur Wiederherstellung der Ruhe entsandt.

Philippinen. An Stelle der Militärverwaltung tritt die Civilverwaltung; zum ersten Gouverneur wird der Richter Tart bestimmt.

Afrika.

Algier. Unter den im Gefängniss in Algier untergebrachten 166 Arabern, die an der Plünderung von Marguerite theilgenommen haben, bricht eine Meuterei aus; das Militär stellt die Ordnung wieder her.

Marokko. Der Vertreter des Sultans gibt dem französischen Gesandten Révoil im Namen seiner Regierung eine Entschuldigungserklärung ab und zahlt die als Entschädigung für die Ermordung des französischen Bürgers Pouzet verlangte Summe. Ein Pascha bemächtigt sich durch Verrath des Kaïds der Kebdana, der für die Ermordung Pouzet's verantwortlich gemacht wird, und lässt ihn in Ketten legen und nach Fez bringen. Auch mehrere Marokkaner, die als die Mörder Pouzet's gelten, werden gefangen genommen; die Grenzkabylen erheben dagegen Einspruch, wagen aber keinen Widerstand aus Furcht vor dem bei Zeluan campirenden Prinzen Bubuker.

Aegypten. In Alexandrien, Port-Saïd, Zagazig und Minieh wurden Pestfälle constatirt; der Herd der Seuche befindet sich in Zagazig.

Abessynien. Zur Erforschung der jüngst in den Aequatorialprovinzen Abessyniens entdeckten Goldminen geht von Marseille eine französische Expedition ab.

Wadai. Sultan Ibrahim von Wadai ist ermordet worden. Der Bürgerkrieg hat aufgehört.

Französischer Sudan. Die Gegend von Zinder ist noch nicht zur Ruhe gebracht. Auf Betreiben eines fanatischen Agitators Namens Konuma erhoben sich die Nguru gegen den Sultan von Zinder. Die kleine französische Garnison von Zinder traf unter der Führung des Hauptmannes Noll die Aufständischen, die 2000 Mann stark waren, in Tschetessuma an und nahm den Platz. Die Franzosen hatten einen Todten und 19 Verwundete. Man erwartet, dass die Colonne Peroz, die mittlerweile in Zinder angelangt sein muss, die Gegend wieder vollständig zur Ruhe bringen wird. — Der directe Weg Niger-Tahua-Zinder ist für den Transportverkehr endgiltig eröffnet worden. Die Kelgoress-Tuaregs haben sich unterworfen. Die Verbindung der Gebiete zwischen Zinder und dem Schari durch Eilboten ist hergestellt. Diese Ergebnisse sichern die Verbindung der französischen Besitzung in Centralafrika über das Tschadgebiet und gestatten der Colonisation, sich im Nigerbogen auszubreiten, wie auch westlich vom Tschadsee und in der Verlängerung des französischen Congogebietes zwischen dem Schari, Sangha und Ubangi.

Erythräa. Es wird eine Verminderung der italienischen Besatzungstruppen der Colonie Erythräa in Uebereinstimmung mit der italienischen Regierung durch das Gouvernement der Colonie beschlossen.

Französisch-Guinea. Die französische Verwaltung empfindet es als einen Uebelstand, dass die mit der Gerichtsbarkeit über innere Angelegenheiten weiter betrauten Häuptlinge sich vielfach Machtüberschreitungen zu Schulden kommen lassen. Um eine bessere Aufsicht über deren Rechtsprechung zu ermöglichen, hat der Colonialminister eine Gruppe von Forschern mit der Aufgabe ausgesandt, in den verschiedenen Bezirken der Colonie das Gewohnheitsrecht der Eingeborenen zu erkunden.

Togoland. Da über die endgiltige Abgrenzung des Togogebietes nach Salaga hin wie südwestlich an der Küste nach dem Volta zu bisher keine Entscheidung getroffen wurde, wird eine gerichtliche Commission nach Westafrika abgehen, um die örtlichen Verhältnisse an den streitigen Punkten genau zu erforschen und dann auf Grund der Beobachtungen von Neuem über die Grenzfeststellung zu verhandeln.

Nigeria. Im Bezirke Benin haben die britischen Truppen, 300 Mann eingeborene Soldaten, den Ort Ulia eingenommen, wo vor einiger Zeit eine Vermessungsexpedition unter Major Henneker von dem Stamme der Ischan angegriffen worden war. In dem Gebiete, das nordöstlich von Benin, zwischen dieser Stadt und Assaba am Niger liegt, haben mehrfach Kämpfe gegen die Ischan stattgefunden, bei denen die britischen Truppen und ihre Träger zehn Todte und zahlreiche Verwundete hatten. Die Ischan waren dem Könige von Benin unterthan, an den jetzigen Unruhen ist Letzterer jedoch nicht betheiligt. — Es werden jetzt Vorbereitungen zur Expedition gegen die Aro am Crossflusse getroffen. Sie soll drei bis sechs Monate dauern und wird als ein schwieriges Unternehmen angesehen, da das Land ganz unbekannt ist. — Die Lage in Nordnigeria soll gegenwärtig durchaus zufriedenstellend sein. Man erwartet nicht, dass noch mehr Strafexpeditionen nothwendig werden, wenigstens vorläufig nicht.

Spanisch-Guinea. Zur Erforschung des neuen, Spanien zugesprochenen Gebietes zwischen Deutsch-Kamerun und dem Rio Muni und zur Absteckung der Grenzen geht eine spanische Commission ab.

Britisch-Ostafrika. Die Expedition des Obersten Swayne verlässt Somala, südöstlich von Eldat, mit der Hauptmacht der Truppe, um gegen das Lager des Mullah in Yahil zu ziehen. Swayne verfolgt den Mullah und dessen Truppen bis an die Grenzen des Midschertin-Landes. Der Mullah entkommt mit seiner ganzen Habe nach Mudug, ein Theil seiner Gefolgschaft flieht in der Richtung auf Illig. Britische Truppenabtheilungen verfolgen den Mullah bis auf 60 *km* von Mudug und tödten 50 Mann seiner Truppen. Danach wird wegen Erschöpfung der Pferde die Verfolgung aufgegeben, und Swayne kehrt nach Bokatete zurück, um den Alighery-Stamm zu bekämpfen. Die abessynische Armee, 15.000 Mann stark, trifft in Gerloguby ein und bricht von da in fünf fliegenden Colonnen wieder auf, um den Mullah zu umzingeln. Das ägyptische Expeditionscorps, das im Jänner gegen den Mullah ausgerückt war, ist zurückgekehrt, nachdem es die Stämme der Somali im Osten und südlich von Dsig-Dsigga verfolgt und gebrandschatzt hatte. Eine neue Expedition wird im Einvernehmen mit

dem Oberbefehlshaber der englischen Expedition unter dem Befehl des Ras Makonnen ebenfalls gegen den Scheikh vorrücken.

Congostaat. Die letzten aufständischen Batatelas, die der Expedition des Obersten Dhanis angehört hatten und schon seit 1896 den Aufstand unterhielten, werden nördlich vom Flusse Luama geschlagen und in einer Anzahl von 300 durch die von Major Andersen befehligte 150 Mann starke Truppenabtheilung des Congostaates nach schwachem Widerstand gefangen genommen. Damit ist der Aufstand der Batatelas vollständig niedergeschlagen.

Südafrikanische Republik. Die Lage ist unverändert. Angriffe der Buren auf Richmond, Vlakfontain (bei Krügersdorp) und Willowmore werden zurückgeschlagen. Gefechte finden statt bei Tarkestad, Waterkloof, Raitz und Narögas. In der Capcolonie ergibt sich Jamestown, doch wird die Garnison von den Buren freigelassen. Die Engländer greifen die Burenlager bei Barkley-East und in der Nähe von Steynsburg an und machen dabei Gefangene. Die Engländer besetzen Bulfontain Bisher slnd sieben Goldbergwerke wieder in Betrieb gesetzt worden und andere bereiten ihre Widereröffnung vor.

Capland. In den mittleren Bezirken der Capcolonie ist eine Bittschrift in Umlauf gesetzt, worin um Amtsenthebung der gegenwärtigen verantwortlichen Regierung gebeten wird, damit die Ordnung der Dinge in Südafrika der Reichsregierung überlassen werde. Eine grosse Anzahl von Holländern hat die Bittschrift unterzeichnet. — Die Pest ist noch nicht erloschen.

Madagaskar. Im südlichen Theile der Insel finden noch immer Streifzüge der Truppen statt, um die räuberischen Eingeborenen zu unterwerfen. Man hofft in den ersten Monaten des nächsten Jahres die Unterwerfung auf dem ganzen Gebiete der Insel beendet zu haben.

Australien.

Neu-Guinea. Ueber die Blutthat im britischen Theile der Insel ist berichtigend zu ergänzen: Die beiden englischen Missionäre Chalmers und Tomkins begaben sich mit dem Schuner „Nine" nach Blackwood, und dort ging das Schiff bei der Insel Quaribari vor Anker. Die Eingeborenen baten die Missionäre, ans Land zu kommen, und da seit Langem keine Feindseligkeiten durch die Papua mehr vorgekommen waren, wurde dieser Bitte entsprochen. Nachdem die Missionäre mit ihren Begleitern ans Land gegangen waren, kamen die Schwarzen in grosser Anzahl zu dem von Mannschaften fast gänzlich entblössten Schiffe zurück, erkletterten es und plünderten es vollständig aus. Der Capitän verliess am nächsten Morgen den Platz und fuhr nach Moresby, dem Sitz des Gouverneurs, um Hilfe herbeizuholen. Am Orte des Ueberfalles wurde eine starke Polizeitruppe gelandet, die Dörfer der Schwarzen umzingelt und verbrannt und viele der Bewohner erschossen. Als man die zahlreichen Kanuş vernichten wollte, machten die Eingeborenen einen verzweifelten, aber vergeblichen Versuch, diese zu retten. In einem der Kriegshäuser fand man 1100 Schädel erschlagener Feinde. Die beiden Missionäre waren mit ihren elf Begleitern ermordet und ihre Körper in Stücke zerschnitten worden; diese waren auf die verschiedenen Dörfer vertheilt und unter grossen Feierlichkeiten verzehrt worden.

DIE BRASILIANISCHEN EISENBAHNEN.

Brasilien besass am 1. August 1900 63 selbständige Eisenbahnen in einer Gesammtlänge von 14.801 *km*, darunter 1462 *km* breitspurige Linien, 12.459 *m* schmalspurige mit 1 *m* Spurweite und 887 *km* mit 0·75 *km* Spurweite. Die föderalistische Regierung betreibt fünf Linien in einer Länge von 2671 *km*, einzelne Staaten der Conföderation vier Linien mit 177 *km*. Von den durch Gesellschaften betriebenen Linien geniessen 7382 *km* die Staatsgarantie, während 5171 *km* ungarantirt sind. Vom Besitzstande der föderalistischen Regierung sind 1182 *km* seit zwei Jahren an Gesellschaften verpachtet, wegen der Verpachtung von weiteren drei Linien werden derzeit noch Verhandlungen gepflogen. Das Spurweitesystem der einzelnen Linien betreffend, wurde bei Anlage der Bahnen der geographischen Beschaffenheit des Landes Rechnung getragen, bei welchem Anlasse zu bemerken ist, dass längs der Seeküste die Bevölkerung am dichtesten ist, sowie auch bedeutendere Städte überhaupt nur an der Küste liegen, mit Ausnahme der im Inneren des Landes gelegenen grösseren Stadt Sao-Paulo, welche den Rang eines centralen Hauptemporiums einnimmt. Den eigenthümlichen Populationsverhältnissen Brasiliens entsprechend, führen die von der Küstę ausgehenden Bahnen in radialer (geographisch genommen eigentlich in transversaler) Richtung von Osten nach Westen, und da die sich zumeist aus Colonisten ergänzende, Ackerbau, Viehzucht, Forstindustrie, Bergbau etc. betreibende Bevölkerung im Grossen und Ganzen sich längs der Bahnstrassen ansiedelt, ergab sich bisher, zwei Ausnahmen abgerechnet, kein Bedürfniss, die voneinander getrennten einzelnen Bahnen im Inneren des Landes gegenseitig zu verbinden. Von commercieller Bedeutung sind folgende nach den einzelnen Staaten benannte Linien:

a) Die Linie Para, Amazonengebiet im Norden Brasiliens; eine nur kurze Strecke von allerdings nicht zu unterschätzender localer Bedeutung, während der Exportgüterverkehr dieses Gebietstheiles sich per Schiff am Amazonenstrome abwickelt;

b) Maranhao, eine gleichfalls kurze Linie von localer Bedeutung im Itapicurugebiete, dessen Exportfracht am schiffbaren Itapicurufleisse zur Hafenstadt Sao-Luiz de Maranhao gelangt;

c) Ceara, dieser Staat besitzt zwei Linien, deren eine von der Seeküste bei Fortalezza ausgehend gegen Westen in das Innere des Landes, die andere von Camocim aus in diagonaler Richtung bis Sobral führt;

d) Rio-Grande de Norte sowie

e) Parahyba besitzen nur je eine Linie;

f) Pernambuco, dieser durch Wohlstand und Naturschätze ausgezeichnete Staat, besitzt sechs Linien, welche, vom Hafen von Recife ausgehend, sich fächerförmig gegen Westen verzweigen. Eine dieser Linien führt nahezu parallel zum Sao-Franciscostrome, während die südlichste dieser Linien Anschluss an die nördliche Linie Alagoas (*g*) hat;

g) Alagoas, von den beiden Linien dieses Staates hat die nördliche von Maceio ausgehende Linie Anschluss an die südliche Linie Pernambucos (*f*), während die südliche, von Paulo-Alfonso aus längs dem Sao-Franciscostrome führend und dessen mächtige Wasserfälle umspannend, unschiffbare Theilstrecken dieses Stromes gegenseitig verbindet und derart die Verkehrscontinuität zwischen dem oberen und unteren Stromgebiete herstellt;

h) Bahia, von den fünf Linien dieses reichen Staates führen deren vier vom Hafen von Bahia aus tief in das Innere des Sao-Franciscogebietes, während die von Paravellas ausgehende Linie bis in den Bereich des Staates Minas reicht;

j) Espirito-Santo, von den beiden Linien, welche dieser Staat besitzt, wird die vom Hafen Victoria ausgehende ebenso Anschluss an die Rio-Bahn (*k*) finden, wie auch die südlicher gelegene, vom kleinen Hafen Cachoiera de Itapemirim ausgehende Linie;

k) Rio de Janeiro, die Hauptstadt des Staatenbundes Rio de Janairo, ist das Hauptemporium nicht nur des gleichnamigen Staates, sondern des Gesammtreiches, in dessen in grossem Style angelegten Hafen sich das Gros des transatlantischen internationalen Handels concentrirt. Die beiden, und zwar bedeutendsten Eisenbahnen dieses Staates, die Brasilianische Centralbahn und die Leopoldina-Bahn, in einer Gesammtlänge von 6000 *km*, ergänzen sich gegenseitig durch ihre Anschlüsse an das Netz des Staates Sao-Paulo und werden auch an das im Entstehen begriffene Netz des Staates Minas-Gereas angeschlossen werden;

l) Sao Paulo, Santos und der commerciell bedeutende grosse Hafen von Santos sind der Ausgangspunkt eines über 3000 *km* langen Netzes, Eigenthum einer englischen Gesellschaft, welcher die Linien Paulista, Sorocobana-Ituana und Moggana angehören, die sich in der Stadt Sao-Paulo vereinigen;

m) Parana, in welchem Staate eine französische Gesellschaft das verkehrspolitisch und commerciell bedeutende Netz der Paranagua-Eisenbahn betreibt, dessen Zweiglinien sich seinerzeit an die Linien von Sao-Paulo (*l*) und Rio-Grande du Sud (*o*) anschliessen werden;

n) Santa Catharina, dieser Staat besitzt nur eine kurze vom Hafen von Laguna ausgehende Linie, vorläufig localer Bedeutung, deren Fortsetzung in Aussicht steht;

o) Rio-Grande du Sud, der südlichst gelegene Staat der Conföderation, besitzt sechs Linien, von welchen deren vier fächerförmig vom Hafen Porto-Alegre, die fünfte vom Hafen Rio Grande (am Ausflusse des gleichnamigen mächtigen Stromes) ausgehen, während die derzeit noch kurze Uruguayana Linie in nächster Zukunft zum Anschlusse an die Betriebsnetze der Nachbarrepubliken Uruguay und Argentinia ausgebaut und durch deren Vermittlung eine verkehrspolitisch wichtige Schienenverbindung zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ocean geschaffen werden wird.

Der Eisenbahnbau im Bereiche des ehemaligen Kaiserreiches Brasilien wurde im Jahre 1856 durch den Vicomte de Maúa inaugurirt, welcher die von Rio de Janeiro ausgehende Linie Rio-Petropolis erbaute, die seither als Theilstrecke in das Liniennetz der Leopoldina-Bahn (*k*) einverleibt wurde. Die Mehrzahl der brasilianischen Eisenbahnen wurde, durch staatliche Subvention begünstigt, von brasilianischen, englischen und französischen Gesellschaften erbaut, welchen sich in jüngster Zeit auch belgische Unternehmungen anschlossen. Die derzeit im Betriebe stehenden 14.801 *km* Eisenbahnen wurden mit einem Kostenaufwande von 571,000.000 $ erbaut. Die Bruttoeinnahme des Jahres 1899 stellte sich auf 23,550.000 $ und ergab einen Nettogewinn von 2,750.000 $, beziehungsweise eine circa halbpercentige Verzinsung des Anlagecapitales. Wie nun berichtet wird, beabsichtigt die Centralregierung im Einvernehmen mit den einzelnen Staaten der Conföderation in erster Linie die Verstaatlichung sämmtlicher Eisenbahnen, welche durch staatliche Garantien subventionirt sind, und nach Durchführung dieser Transaction in zweiter Linie die successive Verpachtung des staatlichen Netzes an einzelne Privatunternehmungen, und zwar in der Hoffnung, auf diese Weise sowohl die derzeit minimale Rentabilität des Anlagecapitales zu erhöhen, als auch das Finanzärar durch Einstellung der bedeutenden Subventionskosten zu entlasten, eine Transaction, die durch Mitwirkung englischen Capitales durchzuführen in der Weise geplant ist, dass die Interessenten der Geldgeber durch Gewährung gewisser Hypotheken sichergestellt erscheinen.

JEDNOTA POVZBUZENÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

MISCELLEN.

Japan und Russland in Korea. Ein Kenner Japans und Ostasiens, H. N. G. *Busby*, veröffentlicht im „Nineteenth Century" einen sehr rosafarbenen Bericht über die Stellung, die sich Japan in Korea zu erringen vermocht hat, obwohl ihm Russland hiebei seit dem Vertrag von Simonoseki fortwährend Hindernisse in den Weg legte. Dieser Vertrag wurde im Jahre 1895 unterzeichet, und seit jener Zeit haben die Japaner viel geistige Kraft und viel Geld auf Korea verwandt. In der Haupstadt Söul sind bereits fünf Percent der Bevölkerung Japaner. In Tschemulpo ist der Percentsatz sogar noch höher. In Fusan befindet sich eine blühende japanische Siedelung, und in anderen wichtigen Städten ist die Zahl und der Einfluss der Japaner in stetem Wachsen begriffen. Durch Druck oder Kauf haben sie Concessionen für die Söul-Tschemulpo- und die Söul-Fusan-Eisenbahnen erlangt; sie haben Bergbauconcessionen in Tschiksan, Tschanksan, Songhwa (Gold), Tscholwan (Eisen), Phyong-yang (Anthracit) und an anderen Orten. Sie besitzen Walfischfangrechte in der Nachbarschaft von drei Provinzen; sie leiten den Post- und Telegraphendienst des Landes; sie unterhalten 20 Schulen und ebenso viele buddhistische Missionsanstalten; sie haben Küstenarbeiten in Tschemulpo, Moxpo, Kumsampo und Masanpo vorgenommen; sie haben die Hälfte der koreanischen Banken in Händen; sie haben eine Münze gebaut und sind die Verwahrer der Schatzkammerfonds, wenn ihnen auch aus letzteren kein erträgliches Geschäft erwächst. Es braucht also kaum erst darauf hingewiesen zu werden, dass die politischen und commerciellen Interessen Japans in Korea sehr gross sind, ganz abgesehen davon, dass die obige Liste die Zahl der japanischen Unternehmungen in diesem Lande keineswegs erschöpft. Auf der anderen Seite hat Russland drei fast werthlose Kohlengruben-Concessionen, einen griechisch-katholischen Priester, der so viele Leute als möglich zu taufen sucht, einige Walfischfangrechte, das werthvolle Vorrecht, in gewissen Districten Bäume fällen zu dürfen, ein durch russische Privatpersonen erlangtes Stück Land in Tschinanpo und eine Kohlenstation in Masanpo, mit der es sich begnügen musste, nachdem Japan gegen die russische Erwerbung einer anderen Station Einspruch erhoben hatte. Der russische Einfluss am koreanischen Hofe ist allerdings bedeutend, aber trotzdem lässt sich kein einziger Fall namhaft machen, in dem er den Widerstand Japans zu überwinden vermocht hätte. Japan stellt sich eben in jeder Beziehung in Korea unendlich viel besser als Russland.

Der Schiffsverkehr von Tschifu im Jahre 1900. Einem Berichte des deutschen Consulates in Tschifu ist zu entnehmen: Die Gesammtzahl der im Jahre 1900 im Hafen von Tschifu ein- und ausgelaufenen deutschen Handelsschiffe betrug 207 von 156.266 Registertonnen; davon waren Dampfschiffe 205 von 152 980 Registertonnen und Segelschiffe 2 von 3286 Registertonnen. Die Segelschiffe kamen mit Kohlen von Cardiff und gingen nach Britisch-Columbia, um Holz zu holen. Von den 205 Dampfschiffen entfallen 109 von 79.731 Registertonnen auf die mit Regierungsunterstützung fahrenden Postdampfschiffe der Linie Shanghai—Tsingtau—Tschifu—Tientsin, so dass 96 von 73.249 Registertonnen als am allgemeinen freien Verkehr betheiligt übrig bleiben. Im Jahre 1899 stellte sich das Verhältniss: unterstützte Postdampfschiffe 99, die anderen Dampfschiffe 112. Die Zahl der ersteren ist um ein Geringes (10) gestiegen, die der letzteren, ebenfalls nicht sehr bedeutend, um 16 gesunken.

Die Wirren in China im vergangenen Jahre und die damit zusammenhängende Stockung von Handel und Wandel haben demnach die deutsche Schiffahrt von und nach Tschifu nicht besonders beeinflusst. Das beweist aber nur, wie wenig sie eigentlich am nordchinesischen Küstenverkehr bis jetzt noch betheiligt ist. Die Zahl der englischen Dampfschiffe sank von 600 auf 440, von denen noch 40 für übernommene chinesische abzuziehen sind. Zu den nicht unterstützten 96 deutschen Dampfschiffen gehören zwei von der Chinese Engineering and Mining Company (Kaiping-Minengesellschaft) an die deutsch-ostasiatische Bank in Shanghai übergegangene, welche aber nur zweimal hier ein- und ausliefen; als Heimatshafen ist Bremen für sie gewählt worden.

Der Rückgang der chinesischen Dampfschiffe ist aus den Zuständen in China während des letzten Sommers leicht erklärlich. Seit Anfangs Juni 1900 ist hier kein Dampfschiff unter chinesischer Flagge (Dschunken führen keine Landesflagge) eingelaufen. Die Zunahme der japanischen Schiffahrt hängt mit der grossen Rührigkeit der Japaner im Allgemeinen und auch damit zusammen, dass hiesige Kaufleute kleine japanische Dampfschiffe für die Verbindung mit Plätzen an der Küste von Schantung (Gegend der Huanghomündungen) und Tatungkou am Yalu (südliche Mandschurei, nahe der koreanischen Grenze) mietheten, hauptsächlich um Seidencocons zu holen. Die 24 amerikanischen Dampfschiffe sind „gekaufte" chinesische der China Merchants Steam Navigation Company, der einzigen überhaupt bestehenden, durch Reisverschiffungen unterstützten chinesischen Schiffahrtsgesellschaft, deren Haupteinhaber und Leiter hohe chinesische Beamte (Lihungtschang) sind, die jeden einheimischen Mitbewerb mit hier landesüblichen Mitteln sofort unterdrücken würden. Die im Jahre 1886 von dem damaligen Gouverneur von Formosa Liumigtschuan begründete Dampfschiffslinie konnte in Tientsin keine Anlegestelle finden. Der Verkehr mit Port Arthur ist sehr mangelhaft gewesen, weil die dortigen russischen Behörden alle verfügbaren Fahrzeuge in den Verkehr mit Niutschwang und Taku einstellten. Die Messageries Maritimes richteten Ende September mit älteren, früher auf Nebenlinien verwendeten Schiffen einen 14tägigen Dienst zwischen Nagasaki—Tschifu—Taku, beziehungsweise Schanhaikwan ein; im Winter war Tschifu der Endpunkt, aber mit Anschluss an französische Kriegsschiffe oder die regelmässigen Postschiffe nach den eben genannten nördlichen Plätzen. Die Schiffahrt nach und von Tschifu wird voraussichtlich im nächsten Sommer, bei geregelten politischen Verhältnissen, nicht nur ihren alten Standpunkt wieder erreichen, sondern auch einen grossen Aufschwung nehmen. Der Ort liegt zu günstig als Knotenpunkt für den Schiffahrtsverkehr mit Tientsin, Niutschwang, Port Arthur, dem wahrscheinlich bald wichtig werdenden russischen Handelshafen Talienwan (Dalnie), Korea, Japan, als dass eintretenden Rückschlägen dauernde Wirkung beigemessen werden könnte.

Die deutschen Postdampfschiffe sind für diesen Winter in zwei Linien getheilt worden: Shanghai—Tsingtau—Tschifu und Shanghai—Tschifu—Schanhaikwan, mit einem deutschen und einem gemietheten russischen Dampfschiff, eine Einrichtung, die bei dem directen grossen Güter- und Postverkehr für das deutsche Expeditionscorps von Shanghai nach Schanhaikwan zweckentsprechend war.

In den deutschen Schiffsverkehr in Tschifu theilten sich im Berichtsjahre 24 verschiedene Dampfschiffe, 1899 22, 1898 23, 1897 24. Der Rauminhalt betrug: 1 Dampfschiff von 1714 Registertonnen, 7 Dampfschiffe von 1000—1300 Registertonnen, 6 Dampfschiffe von 800—1000 Registertonnen, 9 Dampfschiffe von 600–800 Registertonnen, 1 Dampfschiff von 358 Registertonnen.

Wirthschaftliches aus Sibirien. Dem Juniberichte des k. und k. General-Consulats Moskau entnehmen wir nachstehende Mittheilungen über zwei Actionen zur Förderung der wirthschaftlichen Verhältnisse Sibiriens: Um die Ausfuhr des sibirischen Getreides zu heben, hat das russische Finanzministerium mehrere Specialisten der Getreidebranche nach Sibirien entsandt. Es soll dabei hauptsächlich ein Augenmerk auf die Durchführung einer besseren Lagerung des Getreides an den Stationen und Zufuhrplätzen und auf einen rationell eingerichteten Transport gerichtet werden.

Eine Erforschung der Goldindustrie des Tomsker Berggebietes und speciell des Atschinsk—Minussinsk-Montankreises wird auf Veranlassung des Comités der sibirischen Bahn gegenwärtig vorgenommen, und zwar in der Absicht, eine Hebung der sibirischen Goldindustrie herbeizuführen.

Abgrenzung der französischen und spanischen Besitzungen in Westafrika. Der Präsident der französischen Republik und der König von Spanien haben ein besonderes Abkommen zur Abgrenzung der französischen und der spanischen Besitzungen in Westafrika an der Saharaküste und der Küste des Golfs von Guinea abgeschlossen:

JEDNOTA K POVZBUZENÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

Das aus den Salzlagern der Landschaft Idjil gewonnene Salz, das auf dem Landwege direct nach den spanischen Besitzungen der Saharaküste befördert wird, soll mit keinerlei Ausfuhrzoll belegt werden.

Den französischen Schiffen sollen hinsichtlich des Zuganges zur See zu dem Muniflusse in den spanischen Territorialgewässern alle Erleichterungen gewährt werden, die spanische Schiffe geniessen möchten. Als Gegenleistung wird dieselbe Behandlung den spanischen Schiffen in den französischen Territorialgewässern gewährt werden.

Die Schiffahrt und die Fischerei sollen für die französischen und spanischen Staatsangehörigen auf den Flüssen Muni und Utemboni frei sein.

Die Schiffahrts- und Fischereipolizei auf diesen Flüssen, in den französischen und spanischen Territorialgewässern an den Landungsplätzen des Zuganges zu dem Muniflusse sowie die sonstigen den Verkehr zwischen den Grenzbewohnern betreffenden Fragen, die Bestimmungen über die Beleuchtung, das Bakenwesen, die Bewirthschaftung und die Nutzung der Gewässer werden den Gegenstand von Vereinbarungen zwischen den beiden Regierungen bilden.

Die aus den Artikeln 2, 3 und 5 der gegenwärtigen Uebereinkunft sich ergebenden Rechte und Vortheile sollen, da sie als gemeinsame oder Grenzbegünstigungen für die vorgenannten Buchten, Mündungen, Flüsse und Gebiete vereinbart sind, ausschliesslich den Angehörigen der beiden hohen vertragschliessenden Theile vorbehalten sein und dürfen in keiner Weise den Angehörigen anderer Nationen überlassen oder bewilligt werden.

Der vorstehende Vertrag ist ratificirt, und der Austausch der Ratificationsurkunden hat am 22. März 1901 stattgefunden.

Baumwollpflanzungen in Westafrika. Schon Anfangs der Sechzigerjahre hatten die durch den amerikanischen Bürgerkrieg verursachten hohen Baumwollpreise englischen Unternehmern den Anreiz zu Baumwollanbauversuchen in den britischen Besitzungen an der westafrikanischen Küste gegeben. Obwohl diese Unternehmungen anfangs eine gedeihliche Entwicklung versprachen, war ihnen doch kein dauernder Erfolg beschieden. Im Jahre 1864 wurden von Westafrika nach Liverpool 1710 und 1869 bereits 19.300 Ballen Baumwolle verschifft. Dann aber trat eine stetige Abnahme dieser Zufuhren ein, so dass Ende der Neunzigerjahre nur noch wenige hundert Ballen jährlich verfrachtet werden konnten. Der Grund dieses Niederganges scheint in der Qualität der Waare zu liegen. Die westafrikanische Baumwolle gehört zu der kurzstapeligen Art und hat keine gute Farbe; gleichwohl sollen die dortigen Pflanzungen ein ziemlich gutes Material von angeblich besserer Faser als die ostindische Baumwolle liefern. Während amerikanische Mittelwaare im Jahre 1900 durchschnittlich $5^1/_2$ d kostete, erzielte die westafrikanische Baumwolle nur $4^3/_4$—5 d. Von den von einer englischen Firma angelegten neuen Baumwollpflanzungen in Lagos ist indessen kürzlich eine Probe nach Liverpool gekommen und dort als sehr gut befunden worden. Daraufhin wird beabsichtigt, diese Anpflanzungsversuche unter englischer Leitung auch auf die Sierra Leone und Liberia auszudehnen. In Liverpooler Geschäftskreisen misst man aber diesem neuen Unternehmen trotz des ihm entgegengebrachten Interesses keine allzu grosse Bedeutung bei. Die vorherrschende Meinung geht dahin, dass die nordamerikanischen Südstaaten ein dauerndes Monopol für das in England und auf dem europäischen Continent durchwegs bevorzugte Material besitzen. Denn einerseits dürfte die ägyptische Baumwolle, welche wegen ihrer besonders langen und feinen Faser nur für die feinsten Gespinnste die bestgeeignete ist, keine so allgemeine Bedeutung gewinnen wie die amerikanische. Ebensowenig dürfte die gegenwärtig freilich noch schnell zunehmende Baumwollproduction Aegyptens an Menge mit derjenigen Amerikas in Vergleich treten können, da sie zu einem gewissen Stillstande kommen muss, sobald das zur Zeit noch im Bau begriffene Bewässerungssystem erst in vollen Betrieb genommen sein wird. Andererseits dürften aber auch die Versuche, amerikanische Baumwolle an der afrikanischen Westküste zu acclimatisiren, schwerlich sehr bald zu einem Ergebniss führen, welches für den amerikanischen Producenten eine ernste Concurrenz in sich schliesst. Denn die Experimente, welche bisher mit amerikanischem Baumwollsamen in allen anderen Theilen der Erde gemacht wurden, haben eine Entartung der Pflanze erwiesen, bei welcher die Faser nicht von gleicher Güte bleibt, wie sie das amerikanische Product besitzt. Ein abschliessendes Urtheil hierüber ist allerdings nicht möglich, so lange den westafrikanischen Versuchen noch die wissenschaftliche Grundlage fehlt. Ein bedeutsamer Umstand im Handelsverkehr könnte indess der künftigen Entwicklung der westafrikanischen Baumwollpflanzungen sehr zustatten kommen und ihrem Absatz einen erheblichen Vorzug vor der amerikanischen Baumwollausfuhr geben. Obschon die Route von Lagos nach Liverpool erheblich weiter und theurer ist als die von den Hauptstapelplätzen für Baumwolle an der amerikanischen Ostküste und ungefähr ebensoweit wie die von New-Orleans und Galveston nach Liverpool, so besteht doch zwischen beiden Richtungen hinsichtlich der Rückfrachten ein erheblicher Unterschied. Der Güterverkehr mit Westafrika gehört zu den gewinnreichsten Handelsbeziehungen Liverpools und ist in stetigem Wachsthum begriffen, so dass die Schiffe, welche Rohstoffe aller Art von Afrika nach Liverpool bringen, stets und leicht volle Rückfracht in Industrieerzeugnissen finden. Dagegen müssen die amerikanischen Baumwollschiffe meistentheils die Rückfahrt in Ballast machen, da es für die umfangreichen Rohmaterialsendungen nur selten und schwer hinreichende Rückfrachten nach der industriell hoch entwickelten amerikanischen Ostküste gibt. Aus diesem Grunde sehen sich die Rheder genöthigt, bei amerikanischen Baumwollverschiffungen die Frachtsätze durchschnittlich für zwei Reisen über den Ocean zu bemessen, während sie für westafrikanische Herkünfte nur die einfache Fracht zu berechnen brauchen.

Die Perlenfischerei im Persischen Golf. Unter den Artikeln der Ausfuhr Bassoras kommt den Perlen eine alle überragende Bedeutung zu. Kann aber die Statistik schon für gewöhnliche Waaren nicht als genau angesehen werden, so verliert sie vollends jede Zuverlässigkeit für einen Artikel, der leichter zu verbergen ist als irgend ein anderer. Als Beispiel sei angeführt, dass sich unter der Ausfuhrstatistik findet: Perlen von der „arabischen Küste" nach persischen Häfen 7.749 990 Rupien, unter der Einfuhr Lingahs „Perlen von der arabischen Küste" 3,000.000 Rupien, während alle übrigen persischen Häfen keine Zahlen für Perleneinfuhr von der „arabischen Küste" aufweisen, so dass sich eine Differenz von 4.749 990 Rupien ergibt. Die Fracht auf Perlen, berichtet der deutsche Consul, wird nach dem Werth bezahlt, und es ist daher unzweifelhaft, dass die Händler einen hohen Percentsatz, der auf 50 und mehr angenommen werden kann, in ihrer Kleidung verbergen, um die Fracht zu sparen. Die auf den Manifesten der Dampfschiffe aufgebaute Statistik bleibt daher hinter der Wirklichkeit zurück. Die Ausfuhr aus dem Golf geht bis auf verschwindende Mengen nach Indien und betrug nach der Statistik 10,194 667 Rupien, nach der gegebenen Schätzung etwa 30 Millionen Rupien. Mittelpunkte des Perlenhandels sind Bahrein, das nach der Statistik 6,667 005 Rupien (gegen 4,655.000 im Jahre 1898), und Lingah, das 3,399.900 Rupien (gegen 3 850 000 im Jahre 1898) nach Indien ausgeführt hat.

Die Perlenbänke erstrecken sich von einem Punkt etwas nördlich von der Insel el-Krom, welche halbwegs zwischen Kuweit und el-Katat liegt, an der türkischen Küste entlang an el-Katif und Bahrein vorbei, dann weiter längs der „arabischen Küste" bis Ras el Kheimah. Die Entfernung der Perlenbänke von der Küste oder der nächstgelegenen Insel ist sehr verschieden, doch lässt sich wohl sagen, dass sie nirgends mehr als 50 englische Meilen beträgt. Die an der persischen Küste liegenden Bänke, welche nur geringfügige Ausbeute geben, erstrecken sich von der Insel Schekh Schuweib über die Inseln Hinderabi und Keis nach Carur und kommen der Küste nahe bei Machaji und Bostana. Die dem Handwerk dienenden Boote werden an der „arabischen" und türkischen Küste bis einschliesslich Kuweit sowie in Bahrein und Lingah ausgerüstet. Lord Curzon in seinem Buch über Persien schätzt die Zahl der Boote auf 4500, von denen 2000 von der „arabischen Küste", 1500 von Bahrein und 1000 von der türkischen Küste kämen. Boote von Lingah sind hiebei überhaupt nicht berücksichtigt, auch scheint die Schätzung heute nicht mehr zuzutreffen und zu niedrig zu sein.

Eine Beschränkung für persische, arabische, türkische Unterthanen, in fremden Territorialgewässern zu fischen, besteht im Allgemeinen nicht.

Als Einfuhr Bahreins an Perlen wird angegeben:

	Rupien
Aus türkischen Gebieten	1,135 005
Von der „arabischen Küste" . .	76.005
Aus persischen Häfen	67.005
„ Indien	194 010
Zusammen . .	1,472.025

Die beiden letzten Posten sind Rückverschiffungen. Die Ausfuhrziffer belief sich auf 6,667 005 Rupien.

Die Einfuhr für Lingah ist angegeben:

	Rupien
Aus türkischen Gebieten . . auf	60 000
„ Bahrein . . . . . „	20.490
Von der „arabischen Küste" „	3,000 000
„ persischen Häfen . . . . „	450.000
„ Indien . . . . . „	25 510
Zusammen . . auf	3,556 000

Das stimmt insofern mit anderen Beobachtungen überein, als Lingah seine Perlen im Wesentlichen von der „arabischen Küste" bezieht

Die Gesammtausfuhr der türkischen Küste wird angegeben:

	Rupien
Nach Lingah . . . . . auf	60.000
„ Bahrein . . . . . „	1,135 005
„ der „arabischen Küste" „	30.000
Zusammen . . aut	1,225 005

so dass die türkische Küste nach der Statistik weniger liefern würde, als nach der Zahl der türkischen Boote zu erwarten.

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER.

DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE VORMALS CH. REISSER & M. WERTHNER.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Giltig ab 1. Juni 1901.

FAHRPLAN.

Giltig ab 1. Juni 1901.

S. Z. 4/a I. II. III.	S. Z. 4 I. II. III.	P. Z. 14 I. II. III.	P. Z. 8 I. II. III.	P. Z. †16 I. II.	P. Z. 12 I. II. III.	S. Z. 2/b I. II.	S. Z. 2 I. II. III.	P. Z. 10 I. II. III.	S. Z. 6 I. II. III.			P. Z. 13 I. II. III.	S. Z. 3 I. II. III.	S. Z. 3/a I. II. III.	P. Z. 7 I. II. III.	P. Z. †15 I. II	P. Z. 9 I. II. III.	S. Z. 5 I. II. III.	S. Z. 1/b I. II.	S. Z. 1 I. II. III.	P. Z. 11 I. II. III.
740	815	910	110	350	430	700	825	840	945	ab	Wien (Südbahnhof)	an	758	850	945	635	900	405	830	645	915	105
e810	.	948	e144	.	508	.	e846	936	.	an	Baden		714	.	914	559	.	330	.	.	.	1227
834	902	1032	211	438	537	751	924	1021	1036		Wiener-Neustadt		629	758	852	522	810	301	731	555	821	1152
1012	1038	1253	422	610	752	930	1109	1208	1210		Semmering		429	646	731	319	650	101	616	411	708	1002
1035	1059	123	454	635	821	951	1130	129	1231		Mürzzuschlag		352	620	700	231	618	1213	550	412	637	925
1109	.	225	554		911	.	.	.	.		Neuberg		.	395	612	.	530	1119	.	.	530	.
1119	.	236	609		931	.	.	259	.		Kapfenberg		221	.	557	1217		1021	.	.	.	816
143	.	.	836		.	.	.	.	.		Au-Seewiesen		1150	.	405	.		.	.	.	.	515
1126	1143	243	620		938	1039	1218	308	115		Bruck a. d. M.		215	523	550	1235		1007	451	311	531	809
1145	.	343	819		1051	1218	.	415	.		Leoben		140	.	520	1119		911	.	.	455	619
235	.	803	.		.	.	.	950	.		Eisenerz		1025	.	1025	528		538	.	.	.	.
216	.	536	.		141	214	.	703	.		Selzthal		1030	.	317	835		.	.	.	237	237
759	.	352	.		808	808	.	600	.		Wörgl		1201	.	849	1046		.	.	.	746	746
920	.	525	.		919	919	.	750	.		Innsbruck		1025	.	740	858		.	.	.	633	633
427	.	1027	.		637	718	.	1120	.		Villach		558	.	1220	451		.	.	.	928	.
1105	.	.	.		.	210	.	1028	.		Venedig		.	.	445	510		.	.	.	210	.
	1215	430	818		1100	1139	120	504	213		Graz		1235	420		1003		805	349	207	431	643
	150	639	1028			.	.	658	.		Spielfeld		1013	320		816		601	.	.	.	
	432	756	.			.	.	813	.		Purkla (Gleichenb.)		.	1031		517		448	.	.	.	
	630	.	.			.	.	1017	.		Luttenberg		.	810		310		.	.	.	.	
	214	715	1112			1253	236	741	323		Marburg (Hptbhf.)		910	256		740		527	230	1250	310	
	645	1132	617			.	617	108	617		Klagenfurt		545	1009		215		1148	1148	735	1148	
	815	101	712			.	712	237	712		Villach		.	835		1245		1056	1056	543	1056	
	105	738	1046			.	1046	721	1046		Tobiach		.	.		714		747	747	101	747	
	600	1203	145			.	145	1116	145		Bozen Gries		.	.		1245		419	419	840	419	
	745	155	300			.	300	.	300		Meran		.	.		.		301	301	640	301	
	744	130	313			.	313	.	313		Trient		.	.		1058		249	249	721	249	
	824	212	357			.	357	.	357		Mori		.	.		957		214	214	641	214	
	950	329	509			.	509	.	509		Arco		.	.		813		107	107	.	107	
	1008	346	526			.	526	.	526		Riva		.	.		756		1250	1250	.	1250	
	1023	420	605			.	605	.	605		Verona		.	.		635		1155	1155	455	1155	
	239	751	1209			.	305	828			Pragerhof		851	229		653		432		.	238	
	313	853	349			.	349	939			Petlau		722	145		529		156		.	156	
	344	944	140			209	412	1003			Cilli		728	129		521		250		1131	134	
	416	1019	221			239	432	1012			Steinbrück		655	1257		410		205		1101	100	
	748	.	.			.	724	420			Agram		.	750		1254		940		.	940	
	533	1157	431			350	553	1243			Laibach		520	1129		251		1215		952	1151	
	726	326	723			541	743	323			St. Peter in Krain		243	952		1230		914		818	1015	
	957	.	917			917	917	.			Abbazia-Matt.		.	808		.		531		531	823	
	958	.	938			938	938	.			Fiume		.	742		.		500		500	752	
	1110	.	100			.	100	915			Pola		.	520		.		200		200	615	
	834	520	942			612	900	451			Nabresina		1237	832		1051		715		706	850	
	.	1017	630			*1047	.	930			Venedig via Cerrignano		.	.		525		1020		1020	.	
	1000	846	1118			816	1008	634			Görz		.	705		925		521		521	657	
	1152	.	616			.	210	1105			Venedig via Cormons		.	1135		445		1035		1035	210	
	559	.	.			.	559	205			Bologna		.	630		205		450		450	1035	
	1045	.	.			.	1045	634			Florenz		.	300		910		1050		1050	610	
	610	.	.			.	610	110			Rom		.	930		230		910		910	1110	
	700	.	.			.	136	635			Neapel		.	1105		853		1105		1105	600	
	1159	.	1125			.	735	615			Mailand		.	610		1125		.		.	735	
	.	.	.			.	1145	1012			Genua		.	835		635		.		.	305	
	.	.	.			.	1018	637			Nizza		.	1220		.		.		.	325	
	900	615	1025			710	940	535		an	Triest	ab	1130	800		945		600		635	815	

Die **Nachtzeiten** von 600 Abds. bis 559 Früh sind durch **Unterstreichen** der Minutenziffern bezeichnet.	650	740	1050	1120	215	530	ab	Wien (Südbahnhof)	an	855	952	110	507	535	935	1150	Die links von den Stationsnamen stehenden Zeitangaben sind von oben nach unten, die rechts stehenden von unten nach oben zu lesen.
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	922	1010	1252	300	511	805	an	Sopron		601	723	1102	120	330	627	826	
	1055	1235	207		718	946		Szombathely		400	550	900		219	437	613	
	135	340	408		1022			Nagy-Kanizsa		1250		600		1220	200		
	845	919	845					Zágráb		739				707	.		
	440	711	618					Barcs		930				850	1110		
	1000	120					an	Pakrácz	ab	250					600		

*) Kürzeste Verbindung Wien-Venedig.

Schlafwagen (I. Classe): Calais-Ostende-Wien-Triest (Wien ab 700, Wien an 645), Wien-Abbazia-Fiume via St. Peter (Wien ab 825, Wien an 915), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala (Wien ab 945, Wien an 8 0).

Directe Wagen (I., II. Classe): Wien-Leoben-Venedig-Mailand, Wien-Klagenfurt-Villach, und Wien-Pontafel (auch III. Classe) (Wien ab 740, Wien an 915), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala, Wien-Marburg-Franzensfeste (Wien ab 915, Wien an 830), Wien-Marburg-Lienz (Wien ab 815, Wien an 850), Wien-Abbazia, Fiume (Wien ab 815, 825, Wien an 850, 915), Wien-Görz-Cormons, Wien-Pola (Wien ab 815, Wien an 850), Wien-Görz-Udine (Wien ab 825, Wien an 915), Wien-Leoben-Pontafel (Wien ab 810, Wien an 635), Wien-Sopron-Pécs-Essegg (Wien ab 650, Wien an 935), Wien-Sopron-Zákány-Agram und Wien-Sopron-Zákány-Barcs (Wien ab 1050, Wien an 535), Wien-Sopron-Kanizsa-Barcs (Wien ab 740, Wien an 855).

Fahrpläne sämmtlicher Linien im Taschenformat sind bei den Bahnhof-Cassen, jene für die Wiener Localstrecken auch in den Tabak-Trafiken käuflich zu haben.

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements

WIEN

II., Czerningasse Nr. 3, 4, 5 und 7

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für **Petroleum, Gas, Oel** und elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher **gratis** und **franco**.

Export nach allen Weltgegenden.

Im Verlage des k. k. Oesterr. Handels-Museums erschienen:

MAROKKO.

Von

Dr. H. SCHWEGEL

k. u. k. Consular-Attaché.

Preis 3 Kronen.

HAMBURG.

Jahresbericht des k. u. k. General-Consulates in Hamburg für das Jahr 1898, erstattet

von

OTTO v. LIEDER D'ELLEVAUX

k. u. k. Vice-Consul.

Preis 4 Kronen.

Zu beziehen durch die Administration des k. k. Oesterr. Handels-Museums sowie durch alle Buchhandlungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sommer 1901.

Kürzeste und bequemste

Schnellzugs-Verbindungen.

Sommer 1901.

Giltig vom 1. Juni 1901.

Wien S.-Bhn.-Italien (Abbazia-Mattuglie-Görz-Triest).

700	815	825	ab	Wien S.-Bhn.	an	915	850	645
917	937	917	an	Abbazia-Matt	ab	823	808	531
938	958	938		Fiume		752	742	50
710	900	940		Triest		815	800	635
846	1000	1008		Görz		657	705	521
*1047	.	210		Venedig		210	1135	*1120
.	.	735		Mailand		735	610	
.	.	1015		Florenz		610	300	
.	.	640		Rom		1110	930	
.	.	136	an	Neapel	ab	655	1115	

* Via Cervignano.

Brenner-Route.

*1015	1025	1100	ab	Berlin	an	610	*815	648
1235	113	100		Leipzig		321	550	451
—	1125	1031		Dresden		502	—	750
841	1111	1010		München		505	1003	640
1133	239	143	ab	Innsbruck	an	1245	659	233
310	714	600	an	Bozen-Gries	ab	840	306	944
450	852	745		Meran		640	142	815
419	838	744		Trient		721	153	758
—	909	821		Roveredo		651	—	723
605	1102	1023		Verona		455	1155	450
—	615	225		Mailand		1125	—	105
—	634	603		Florenz		910	—	610
—	110	1125		Rom		230	—	1110
—	645	700	an	Neapel	ab	853	—	600

* Nord-Süd-Expresszug (Luxuszug).

Ostende-Wien-(Triest-) Expresszug.

täglich	1000	ab	London	an	448	täglich
	448		Ostende		950	
	700		Wien S.-Bhn.		645	
	917		Abbazia-Matt.		531	
	938	an	Fiume	ab	500	
	719	an	Triest	ab	635	

Directer Schlafwagen-Verkehr nach und von Triest.

Wien-Südtirol (Meran-Arco-Riva).

945	ab	Wien S.-Bhn.	an	830
712	an	Villach	ab	1056
145		Bozen-Gries		419
300		Meran		301
313		Trient		249
348		Roveredo		222
357		Mori		214
509		Arco		107
526		Riva		1250
414	an	Ala	ab	157

Ungarn-Tirol.

1000	800	800	ab	Budapest	an	953	920	632
108	645	617	an	Klagenfurt	ab	1148	1009	215
237	815	712		Villach		1036	835	1245
233	709	423		Innsbruck		259	.	143
640	110	920		München		1111	.	1010
1116	600	145		Bozen-Gries		419	.	1235
.	745	300		Meran		301	.	.
.	744	313		Trient		249	.	1058
.	821	348		Roveredo		2 2	.	1010
.	829	357		Mori		214	.	957
.	950	509		Arco		107	.	813
.	1008	526		Riva		1250	.	756
.	846	414	an	Ala	ab	157	.	934

St. Petersburg-Wien-Nizza-Expresszug

(Wien S.-Bhn.-Nizza-Cannes).

Verkehrt von Mitte November bis Ende April.

Sountag Montag	910	ab	St. Petersburg	an	1130	Samstag Freitag	
täglich	636	ab	Warschau	an	203	täglich	
	1125	ab	Wien S.-Bhn.	an	600		
	320	an	Leoben	ab	210		
	120		Venedig		316		
	610		Mailand		1056		
	222		Nizza		1206		
	306	an	Cannes	ab	1118		

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE

JEDNOTA
K POVZNESENÍ
PRUMYSLU
V CECHACH

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXVII. Jahrgang. WIEN, AUGUST 1901. Nr. 8 Beilage.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:

Ganzjährig K. 10·—, M. 10·—, Frs. 12·50 ohne Postversendung.
„ K. 11·20, M. 11·20, Frs. 14·— mit „

Insertionsbedingungen:

Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite K. 10·—.

Im Verlage des k. k. österr. Handels-Museums

erscheint jeden Donnerstag die volkswirthschaftliche Wochenschrift

„Das Handels-Museum“

mit der Beilage

Monats- und Quartalsberichte der k. und k. österr-ungar. Consularämter.

Giltig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd“.

Giltig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Triest—Kobe.

(Indien—China—Japan.) Sechs Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung Fiumes) am 7. der Monate Februar, März, April, November, December. Jänner (1902) über Port Saïd, Suez, Aden direct nach Colombo, dann weiter nach Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe. — Sechs weitere Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung Fiumes) am 25. der Monate April, Mai, Juni, Juli, August und September. Auf diesen Fahrten werden ausser den obengenannten auch noch die Häfen von Karachi und Bombay (zwischen Aden und Colombo) berührt.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten in den Zwischenhäfen, ausgenommen Bombay, können nach Umständen verfrüht oder verspätet werden. Der Aufenthalt in Fiume bei der Rückfahrt wird nach Massgabe der Ein- und Ausladung auf die unbedingt nothwendige Zeit verlängert oder verkürzt. Ausser den in der Fahrordnung bezeichneten Echellen können noch auf der Hin- oder Rückfahrt nach Bedarf indo-chinesische, japanische oder birmanische Häfen, sowie Manila angelaufen werden, und wird in diesem Falle die eventuelle Verzögerung nach Thunlichkeit hereingebracht werden.

Triest—Bombay.

(Directer Dienst.) Zwölf Abfahrten im Jahre von Triest, und zwar am 3. jedes Monates mit Ausnahme von Juli, ferner am 15. März, mit Berührung der Häfen von Port Saïd, Suez, Aden und Bombay. Anschluss in Bombay an die Linie Triest—Kobe. Hinfahrt in den Monaten Mai bis October. Anschluss in Bombay bei der Hinfahrt jeden 2. Monat an die Zweiglinie Bombay—Shanghai.

Anmerkung. Die Ankunft und Abfahrt in den Zwischenhäfen kann nach Massgabe der Bedürfnisse verfrüht oder verspätet werden; die Ankunft im Endhafen darf jedoch keine Verspätung erleiden.

Winterlinie **Triest—Karachi—Bombay.** Sechs Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung von Fiume) am 23. der Monate Jänner, Februar, März, October, November und December. Berührung der Häfen Port Saïd, Suez, Aden, Karachi und Bombay. Zum Theile auch Berührung der Häfen Colombo, Rangoon und Calcutta. Näheres im Fahrplane.

Triest—Rangoon—Calcutta.

Neun Abfahrten von Triest (nach Berührung Fiumes), und zwar am 15. der Monate Jänner, Februar, April, Mai, September, October, November und December und am 9. Juli, mit Berührung der Häfen Port Saïd, Suez, Aden-Colombo, Rangoon und Calcutta. Auf der Hin- und Rückfahrt reservirt sich die Gesellschaft, ausgenommen in der Hinreise im Monate August und in der Rückreise im März, das facultative Anlaufen von Häfen des Rothen Meeres, Karachi-Cochin, Coconada, Madras, und anderen Häfen der Küste von Coromandel, und auf der Rückfahrt das Anlaufen von birmanischen Häfen, sowie Alexandrien, Ancona und Venedig. Die vom 10. Juli bis 10. Jänner jeden Monat von Calcutta ausgehenden Heimfahrten werden von den Schiffen der Linie Triest—Kobe, und die vom 18. December und 18. Jänner durch die in den Wintermonaten verkehrenden Dampfer, welche die Winter-Extrafahrt Triest—Karachi—Bombay besorgen, vollführt. Im Bedarfsfalle können die Ankünfte und Abfahrten von Calcutta verfrüht oder verspätet werden.

Zweiglinie Bombay—Shanghai.

Sechs Abfahrten von Bombay im Jahre 1901, und zwar am 23. der Monate Februar, April, Juni, August, October und December. Lauft die Häfen Singapore, Hongkong und Shanghai an, ebenso auf der Rückfahrt — Die Ankünfte und Abfahrten in allen Echellen können mit Rücksicht auf die Erreichung der Anschlüsse verfrüht oder verspätet werden.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eillinie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Donnerstag 8½ Uhr Früh, in Cattaro Freitag 11¼ Uhr Vorm., berührt.: Pola, Zara, Spalato, Gravosa.

Retour ab **Cattaro** Freitag 1 Uhr Nachm., in Triest Samstag 4¾ Uhr Nachm., berührt auf der Rückfahrt Lussinpiccolo.

Anschluss in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Bari.**

Anmerkung. Anschluss in **Triest:** auf der Ausfahrt an den um 7 Uhr 10 Min. Früh ankommenden neuen Wiener Schnellzug und auf der Rückfahrt an die von **Triest** um 5½ Uhr Nachm. nach Italien, Schweiz etc., und um 6 Uhr 35 Min. nach **Wien** fahrenden Schnellzüge. In **Pola** Anschluss bei der Ausfahrt an den um 1 Uhr Nachm. aus Wien ankommenden Zug.

Linie Triest—Metkovich *A.*

Ab **Triest** jeden Mittwoch 8½ Uhr Früh, in Metkovich Freitag 4½ Uhr Nachm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Gelsa, S. Martino, Macaraca, Gvadaz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in Triest Dienstag 1½ Uhr Nachm.

Anschluss in **Pola** auf der Hinfahrt an die Linie **Pola-Zara** und in **Spalato** an die Hinfahrt der beschleunigten Eillinie **Triest-Cattaro.**

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an den Wienerzug.

Anmerkung. Auf der Hinfahrt wird vom 1. März bis Ende September facultativ der Hafen von Drace angelaufen.

Linie Triest—Metkovich *B.*

Ab **Triest** jeden Samstag 8½ Uhr Früh, in Metkovich Montag 5 Uhr Nachm., berührt.: Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Almissa, Lucischie, Macarasca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz. Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Triest Freitag 6 Uhr Abends.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Zara** an die Rückfahrt der Linie **Pola-Zara.**

Linie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Freitag 8½ Uhr Früh, in Spizza darauffolgenden Mittwoch 11 Uhr Vorm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto-Risano, Perzagno, Cattaro, Budua.

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch 11½ Uhr Vorm., in Triest darauffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung. Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Meglino angelegt. Nach Bedarf wird der Dampfer bei Zulass der Witterung **Castellastua** anlaufen.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an den Zug nach Wien.

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 8½ Uhr Früh, in **Cattaro** Donnerstag 7½ Uhr Abends, berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo und Risano.

Retour ab **Cattaro** jeden Montag 10 Uhr Vorm., in **Triest** Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie **Pola—Zara.**

Anmerkung. Diese Linie wird von **Cattaro** nach **Bari, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu** und **Santa Maura** verlängert. Auf der Rückfahrt von **Bari** Anschluss nach Dalmatien mit der rückkehrenden **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch 3½ Uhr Nachm., in Zara Donnerstag 6 Uhr Nachm., berührt.: Cherso, Rabaa, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione, Porto Manao.

Retour ab **Zara** Sonntag 4 Uhr Früh, in Pola Montag 3½ Uhr Früh.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag um Mitternacht. Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Mittwoch und Freitag.

Giltig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Giltig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eillinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Donnerstag 11½ Uhr Vormittag, in Alexandrien Montag 6 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 3 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen** Linie **A**.

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom October bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende September.

Ab **Alexandrien** Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel den übernächsten Montag 4 Uhr Früh über Port Said, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersina, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Vormittags.

Anschlüsse: In **Alexandrien** an die Eillinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in **Smyrna** auf der Hinfahrt an die Griechisch-Orientalische Linie A und B Rückfahrt nach Syra und Piräus (in den Monaten April bis Ende September nur mit der Linie B), sowie an die **Thessalische Linie B** (Rückfahrt) nach **Candien, Cerigo** etc.

*) Am 1., 8., 15., 22. und 29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3. und 17. September, 1., 8., 15., 22 und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

**) Am 6., 13., 20. und 27. Jänner, 3., 10., 17. und 24. Februar, 3., 10., 17., 24. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23. Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 6., 13., 20. und 27. October, 3., 10., 17. und 24. November, 1., 8., 15., 22. und 29. December.

Eillinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag 11½ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 10 Uhr Vorm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschlüsse in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt an die Rückfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Albanien** und **Dalmatien**, in **Corfu** auf der Rückfahrt an die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch—Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt an die **Thessalische** Linie **A** (Rückfahrt).

Directe Thessalische Linie.

(Vom 1. October bis 31. März jede zweite Woche.)

Von **Triest** ab Mittwoch*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel Donnerstag 4 Uhr Früh, über Corfu, Piräus, Salonich, Dardanellen, Rodosto; Rückfahrt von **Constantinopel** Samstag**) 11 Uhr Vorm.; in Triest nächsten Dienstag Mittag.

*) Am 16. und 30. Jänner, 13. und 27. Februar, 13. und 27. März, 10. April, 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 18. December.

**) Am 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. April, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

Thessalische Linie *A*.*)

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag**) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6½ Uhr Früh, über Fiume, Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt jeden zweiten Samstag***) 8 Uhr Früh, in Triest zweitnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch Orientalische** Linie **B** in derselben Richtung und auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Griechisch-Orientalischen** Linie **B**; in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel - Odessa**.

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien**.

**) Am 3., 17. und 31. Jänner, 14. und 28. Februar, 14. und 28. März, 11. und 25. April, 9. und 23. Mai, 6. und 20. Juni, 4. und 18. Juli, 1., 15. und 29. August, 12. und 26. September, 10 und 24. October, 7. und 21. November, 5. und 19. December.

***) Am 5. und 19. Jänner, 2. und 16. Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

Thessalische Linie *B*.

Winterlinie vom 1. October bis 31. März.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel übernächsten Donnerstag 6 Uhr Vorm., berührt: Durazzo, Valona, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., an **Triest** zwei nächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel - Odessa**.

*) Am 10. und 24. Jänner, 7. und 21. Februar, 7. und 21. März, 3., 17. und 31. October, 14. und 28. November, 12. und 24. December.

**) Am 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Thessalische Linie *B*.

Sommerlinie vom 1. April bis 30. September.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh: über Durazzo, Valona, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel**) jeden zweiten Samstag 8 Uhr Früh, an **Triest** zweitnächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest-Constantinopel**, sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung: in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel-Odessa**.

*) Am 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5. und 19. September.

**) Am 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. September.

Griechisch-Orientalische Linie *A*.*)

Ab **Triest** jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., in Smyrna Montag 5 Uhr Früh, berührt Fiume, Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Cesmè. Rückfahrt von Smyrna jeden zweiten Samstag***) 3 Uhr Nachm., in Triest den zweitnächsten Sonntag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In Piräus an die Eillinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Hinfahrt nach den Häfen Syriens und Caramaniens (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt).

NB. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eillinie Triest—Alexandrien.

**) Am 13. und 27. Jänner, 10. und 24. Februar, 10. und 24. März, 7. und 21. April, 5. und 19 Mai, 2., 16. und 30. Juni, 14. und 28. Juli, 11. und 25. August, 8. und 22. Sept., 6. und 20. October, 3. und 17. November, 1., 15., 22. und 29. December.

***) Am 12. und 26. Jänner, 9. und 22. Februar, 9. und 23. März, 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. Sept., 5 und 19. October, 2., 16. und 30. Nov., 14. und 28. Dec.

Griechisch-Orientalische Linie *B*.*)

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., über Smyrna nach Constantinopel, dort an den zweiten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührt: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt jeden zweiten Montag***) 4 Uhr Nachm., an in Triest zweitnächsten Sonntag 8 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten December, Jänner und Februar wird die Linie nur bis Smyrna geführt.

Anschlüsse: In **Piräus** an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, überdies auf der Hinfahrt an die **Thessalische Linie A**, Rückfahrt nach Candien etc.; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie B, Rückfahrt), sowie in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel-Odessa**.

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien**.

**) Am 6. und 20. Jänner, 3. und 17. Februar, 3., 17. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23. Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 13. und 27. October, 10. und 24. November, 8. und 22. December.

***) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Febr., 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29. Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 18. und 30. December.

Linie Constantinopel—Batum.

Wöchentlich vom October bis Ende März, vierzehntägig vom April bis Ende September.

Von **Constantinopel** ab Samstag*) 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, über Ineholi, Samsun, Kerassunt, Trapezunt, Rizeh; Rückfahrt von **Batum** Freitag**) 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

*) Am 5., 12., 19. und 26. Jänner, 2., 9., 16. und 23. Februar, 2., 9., 16., 23. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 5., 12., 19. und 26. October, 2., 9., 16., 23. und 30. November, 7., 14., 21. und 28. December.

**) Am 4., 11., 18. und 25. Jänner, 1., 15., 18. und 22. Februar, 1., 8., 15., 22. und 29. März, 12. und 26. April, 10. und 24. Mai, 7. und 21. Juni, 5. und 19. Juli, 2., 16. und 30. August, 13. und 27. September, 4., 11., 18. und 25. October, 1., 8., 15., 22. und 29. November, 6., 13., 20. und 27. December.

Linie Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm., in Odessa Samstag 7 Uhr Früh; Rückfahrt von **Odessa** jeden Montag 3 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 7 Uhr Früh.

Linie Constantinopel—Costanza.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 3½ Uhr Nachm., in **Costanza** Montag 5½ Uhr Nachm.; über **Burgas** (auf der Rückfahrt auch Varna); Rückfahrt von **Costanza** jeden Montag 8½ Uhr Abends, in **Constantinopel** Donnerstag 7 Uhr Früh.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** jeden Sonntag 6 Uhr Früh, in Prevesa 5 Uhr Nachm.; über Sajada, Parga, Sta. Maura.

Rückfahrt von **Prevesa** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Corfu 6 Uhr Abends.

Anschluss in Corfu auf der Rückfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel.

Linie Constantinopel—Braila *A*.

Von **Constantinopel** jeden zweiten Mittwoch*) 2 Uhr Nachm., in Galatz Montag 7 Uhr Früh; über Varna, Costanza, Sulinà und Braila. Rückfahrt von Galatz jeden zweiten Mittwoch**) 7½ Uhr Früh, in Constantinopel Freitag 11 Uhr Vormittag.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel.

*) Am 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15. und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4. und 18. September, 2., 16. und 30. October, 13. und 27. November, 11. und 25. December.

**) Am 13. und 27. März, 10. und 24. April, 8. und 22 Mai, 5. und 19. Juni, 3., 17. und 31. Juli, 14. und 28. August, 11. und 25. Sept., 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 18. December.

Linie Constantinopel—Braila *B*.

Von **Constantinopel** jeden zweiten Donnerstag*) 2 Uhr Nachm.; in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, über Varna, Costanza, Sulinà, Braila. Rückfahrt von Galatz jeden zweiten Donnerstag**) 7½ Uhr Früh; in Constantinopel Samstag 11 Uhr Vormittag.

*) Am 28. Februar, 14. und 28. März, 11. und 25. April, 9. und 23. Mai, 6. und 20. Juni, 4. und 18. Juli, 1., 15. und 29. August, 12. und 26. September, 10. und 24. October, 7. und 21. November, 5. und 19. December.

**) Am 7. und 21. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5. und 19. Sept., 3., 17. und 31. October, 14. und 28. November, 12. und 26. December.

Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumazvorkehrungen.

August 1901. Nr. 8.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

JEDNOTA K POVZBUZENÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K. = 10 Mark.

INHALT: Handels- und Verkehrsverhältnisse im südöstlichen Asien. — Mombassa und Nairobi. — Der Nil und die Irrigationen. — Die commercielle Lage in Bagdad. — Chronik. — Miscellen: Der Handel von Haiti. — Ein indischer, Pflanzenfett und Harz liefernder Baum.

HANDELS- UND VERKEHRSVERHÄLTNISSE IM SÜDÖSTLICHEN ASIEN.

Das englische Handelsamt, das in letzter Zeit dem commerciellen Informationswesen erhöhte Aufmerksamkeit zuwendet, hat kürzlich ein Blaubuch über die Handels- und Verkehrsverhältnisse im südöstlichen Asien[1]) publicirt. Der Bericht hat eine Reihe von Gebieten zum Gegenstand, die an commercieller Bedeutung zwar wesentlich hinter Indien, China und Japan zurückstehen, aber in ihrer Gesammtheit doch ein wichtiges, von unserem Handel noch wenig beachtetes Absatzgebiet darstellen. Das Blaubuch behandelt die wirthschaftlichen Verhältnisse von Französisch-Indo-China, Siam, den Straits Settlements, den malayischen Staaten sowie von den britischen und holländischen Besitzungen im ostindischen Archipel; die Philippinen blieben mit Rücksicht auf die seit drei Jahren dort herrschenden anormalen Verhältnisse unberücksichtigt.

In Folgendem wollen wir versuchen, eine kurze Darstellung des Inhaltes dieses Blaubuches zu geben.

Französisch-Indo-China, das die Gebiete von Cochin-China, Tonking, Annam, Cambodja und Laos umfasst, besitzt eine Bevölkerung von 18—20 Millionen. Der Waarenimport dieses Gebietes bezifferte sich 1899 mit 4,610.000 £, wovon rund die Hälfte auf Frankreich und französische Colonien entfiel. Die wichtigsten Importartikel sind Textilwaaren, deren Einfuhrwerth jährlich eine Million Pfund Sterling stark übersteigt; Petroleum und Kohle, Metalle, Getränke und Colonialwaaren bilden die nächstwichtigsten Gruppen des Einfuhrhandels der französischen Besitzungen in Südostasien. Am Exporte derselben, der vornehmlich Reis, Pfeffer, eingesalzene Fische etc umfasst, ist Frankreich verhältnissmässig wenig betheiligt, die Ausfuhr bewerthete sich 1899 mit 5,400.000 £.

Die am meisten prosperirende Colonie ist *Cochin-China*; die Einkünfte derselben genügen zur Deckung sämmtlicher Regierungsausgaben, zur Erhaltung eines Eingeborenenregimentes u. s. w. Der Reisexport ist in Saigun centralisirt; es werden jährlich rund 700.000 *t* ausgeführt, wovon der grösste Theil nach Japan geht.[2]) Der Ausfuhrzoll auf Reis ist eine der wichtigsten Einnahmequellen dieser Colonie. Cochin-China ist lange nicht so dicht bevölkert wie Tonking, und steht der sich allmälig ausdehnenden Reiscultur noch immer ein grosses Gebiet bisher unbebauten Bodens offen. Das Centrum des Reishandels und der Reisschälindustrie ist Cholon, eine fast ausschliesslich von Chinesen bewohnte Stadt, 5 *km* von Saigun. Cholon ist durch Canäle mit Saigun verbunden, die stets mit Barken und Booten überfüllt sind; auch zwei Dampfstrassenbahnen vermitteln diesen Verkehr.

Dünn bevölkert und wirthschaftlich noch sehr zurückgeblieben ist die französische Colonie von *Laos*. Die Verwaltungskosten müssen von den übrigen französischen Colonien in Ostasien aufgebracht werden. Der Boden ist fruchtbar und Baumwolle gedeiht wild. Die einheimische Bevölkerung ist nicht handeltreibend, und liegt der Handel ganz in den Händen hier ansässiger Chinesen; exportirt wird Paddy, Cardamomen, Häute etc., wogegen Textilartikel importirt werden. Der Verkehr findet zumeist mit Siam und Cambodja statt. Von Bedeutung für die Bewohner ist die Elephantenjagd in den weiten Ebenen zwischen dem Mekong und den Bergen von Annam; die gefangenen Thiere werden nach Siam und Birma verkauft. Die Zukunft dieser Colonie, deren Bevölkerung zum grossen Theil aus freien unabhängigen Stämmen besteht, hängt vornehmlich von der Ausgestaltung des noch ganz primitiven Communicationswesens ab.

Tonking umfasst ein Gebiet von schätzungsweise 40.000—50.000 Quadratmeilen. Der grösste Theil der Bevölkerung ist im Delta concentrirt, das die drei Hauptströme des Landes (Red River, Black River und Clear River) bilden. Die Bevölkerung dieses Deltas wird auf fünf Millionen geschätzt, was eine Bevölkerungsdichte wie in Belgien ergibt. Der bedeutendste Hafen der Colonie ist Haiphang, 300 Seemeilen von Hongkong, mit dem er durch zwei Linien, eine deutsche und eine französischer in regelmässiger Verbindung steht. Die Hauptstadt der Colonie ist Hanoi, das durch eine Canaldampferlinie (über den Bamboo-Canal) mit dem Hafen verbunden ist. Andere grössere Städte sind Nam-Dinh, Bac-Ninh, Phulang-Thuong, Son-tai, Langsou (an der chinesischen Grenze von Kwang-Si) und Laokai (an der Yünnan-Grenze). Auch in Tonking spielt die Frage der Ausgestaltung des Communicationswesens, sowohl hinsichtlich der Flussschiffahrt als der Herstellung eines colonialen Eisenbahnnetzes, bezüglich der Beurtheilung der wirthschaftlichen Zukunft des Gebietes die erste Rolle.

Ein Gleiches gilt von der Colonie *Annam*, deren Gebiet von der See durch eine mächtige Bergkette abgeschlossen ist. Die Flussläufe sind unschiffbar, weil sie viel Geröll mit sich führen und starke Stromschnellen haben. Die Aussichten der Bodenproduction sind nicht ungünstig, da Tabak, Kautschuk, Thee und Kaffee cultivirt werden kann. Bisher ist lediglich die Rohrzuckercultur von einiger Bedeutung, und wird roher Rohrzucker nach Hongkong exportirt, wo er raffinirt wird. Auch die Baumwollcultur hat in Annam gute Aussichten. Andere Landesproducte sind Seide, Gewürze, Holz, Kupfer, Kohle, Tapioca und Farbpflanzen.

Siam, das Land des weissen Elephanten, ist wohl noch das unserem Handel bekannteste Gebiet des südöstlichen

[1]) Trade and Shipping of South-East Asia. With Maps and Statistical Tables. Presented to both Houses of Parliament. London 1901.

[2]) Ueber die Qualität des indo-chinesischen Reises wird noch viel geklagt und geschieht wenig zu ihrer Verbesserung. Die Haupthandelssorten sind Gocong (rund) und Bayaao (länglich) Von ersterer Sorte wird Einiges nach Europa exportirt.

Asien. Es hat namentlich in letzterer Zeit wesentliche wirthschaftliche Fortschritte gemacht, wozu der begonnene und theils auch schon vollendete Bau der wichtigsten Linien eines Eisenbahnnetzes Manches beitrug. Vorderhand ist allerdings erst Bangkok mit Korat im Südosten verbunden; die anderen grösseren Städte des Landes, Raheng am Meiping und an der grossen Handelsstrasse nach Mulmein und Zimme oder Chiengmai im Norden sind noch ohne jegliche Bahnverbindung.

Den regsten Handelsverkehr unterhält Bangkok mit Hongkong, Singapore und Bombay, über welche Häfen die europäischen nach Siam bestimmten Waaren in der Regel transitiren. Der Aussenhandel Bangkoks gestaltete sich 1899 folgendermaassen:

	Import in Pfund Sterling	Export
Hongkong	719.000	1,364.000
Singapore	945.000	1,295.000
Europa	520.000	338.000
Bombay	100.000	49.000
China	136.000	5.000
Saigun	10.000	13.000
Andere Länder	102.000	100.000
	2,532.000	3,124.000

Oesterreich-Ungarn hat keinen nennenswerthen Antheil am Verkehr mit Siam; nach englischen Consularberichten vertheilt sich der europäische Import nach Siam auf folgende Länder:

	In Pfund Sterling
Grossbritannien	272.721
Deutschland	107.686
Schweiz	48.257
Frankreich	21.312
Russland	17.770
Dänemark	15.116
Italien	14.315
Holland	13.386
Belgien	4.809
Andere	4.248
Zusammen	519.620

Bangkok besitzt zwei Banken — die Hongkong and Shanghai Banking Corporation und die Chartered Bank of India, Australia and China — die mit grösster Bereitwilligkeit der Geschäftswelt Informationen zur Verfügung stellen und geschäftliche Transactionen unterstützen. Der Grosshandel sowohl hinsichtlich der Einals der Ausfuhr liegt in den Händen einiger weniger europäischer und chinesischer Handelshäuser, die über grosse Capitalien verfügen und gut geleitet sind. Bangkok ist ein bedeutendes Handelscentrum, das sich ebenbürtig an die Seite von Yokohama, Shanghai, Hongkong oder Singapore stellt. So besitzt es auch eine auf breiter Basis organisirte Handelskammer, die in steter Verbindung mit den Behörden und der Regierung sich befindet.

Bei Exportsendungen nach Bangkok muss die Emballage mit Rücksicht auf das feuchte tropische Klima Siams gewählt werden. Alle Waaren, die durch Feuchte oder Hitze leiden, müssen so viel wie möglich gegen Luftzutritt geschützt werden.

Die wichtigsten Exportartikel des Landes sind bekanntermaassen Reis und Teakholz; der Teakholzhandel liegt fast ausschliesslich in Händen englischer Firmen.

Im Import spielen Baumwollwaaren die erste Rolle. Eingeführt werden „Panung", „Palai", „Papoon" und „Puta", das sind Bezeichnungen für die einzelnen Theile der siamesischen Nationalkleidung, wie auch der „Sarong" (die Kleidung der Malayen) und die „Slendangs", eine Art schmaler Shawls. Neben England betheiligt sich namentlich auch die Schweiz an der Einfuhr dieser Baumwollwaaren. Druckwaare liefern fast ausschliesslich England und Indien, ebenso weisse und graue Shirtings, die einen stark gefragten Artikel bilden, ferner türkischrothes Tuch, die die Schweiz liefert. Am Import von Baumwollwaaren dürfte Singapore (im Transitverkehr) mit 43 Percent betheiligt sein; der Rest vertheilt sich auf England mit 17 Percent, Indien mit $14^1/_2$, die Schweiz mit $9^1/_2$, Holland mit 2 und andere Länder mit 14 Percent. Auch am Garnimport ist England hauptbetheiligt; bloss die Schweiz liefert Einiges in rothem Garn.

Bedeutend ist auch der Import von Eisen, Stahl und Maschinen, wobei gleichfalls der weitaus grösste Antheil auf England entfällt. Andere Einfuhrartikel von Wichtigkeit sind Petroleum (aus Sumatra und Amerika), Getränke (aus China, Cognac aus Europa, auch Bier, Whisky etc.), Kohle und Cement.

Ausser Bangkok spielt Chiengmai im Norden eine grosse Rolle im Handel Siams. Kleine Schiffe können flussaufwärts bis Chiengmai gelangen, doch gehen die grösseren Flussdampfer nicht weiter als bis Paknampho, wo der Menam und der Meiping zusammenfliessen. Chiengmai steht nicht nur mit Bangkok, sondern auch mit Mulmein in regem Handelsverkehr und bildet das Handelscentrum für die Shanstaaten, Laos und die chinesischen Grenzgebiete. Die Route von Chiengmai nach Mulmein führt einerseits über Muang-Htern, Raheng und Myawadi, andererseits über Muang Hawt und Papun und den River Salween abwärts. In beiden Fällen beansprucht die Reise von Chiengmai nach Mulmein und zurück ungefähr 40 Tage, wobei ein zehntägiger Aufenthalt in Mulmein und Rangoon eingerechnet ist, während die Reise von Chiengmai nach Bangkok und zurück auf 70 Tage zu veranschlagen ist; bei niedrigem Wasserstand wird letztere sogar auf 4—5 Monate veranschlagt. Chiengmai ist die unternehmungslustigste Handelsstadt Siams; der Verkehr mit Bangkok wird von chinesischen Häusern betrieben, der Ueberlandhandel mit Birma liegt in den Händen von birmanischen und Shan-Kaufleuten. Der langwierige und kostspielige Transport erklärt manche hohen Preise in Chiengmai; so kostet ein gewöhnliches Trinkglas (Tumbler) eine Rupie (1 sh. 4 d), Whisky kostet das Doppelte wie in Singapore und Butter ist 60 Percent theuerer als in Bangkok. England steht auch hier an der Spitze der Importländer, obwohl der Eingeborene fast nur auf Billigkeit sieht und England sonst nicht der Billigkeit seiner Artikel seine Suprematie verdankt. Nach England nimmt die Schweiz — eine schweizerische Firma ist in Chiengmai etablirt — den zweiten Rang ein. Schweizerischer Provenienz sind Baumwollwaaren, Uhren und condensirte Milch. Auch Deutschland liefert Baumwollwaaren, ferner Papier, sehr billige Spirituosen, Lampen, Wirkwaaren, Schuhe etc. Amerika schickt vornehmlich Conserven in Büchsen, Frankreich Seide und Wein, Holland Decken, Italien Filzhüte, Oesterreich Papier und Schreibwaaren nach Chiengmai.

Auch Korat, das nunmehr durch einen Schienenweg mit Bangkok verbunden ist, ist eine bedeutende Handelsstadt. Exportirt werden Häute und Hörner, Gewürze, Elfenbein, Hölzer etc., importirt vornehmlich Baumwollwaaren, chinesische Seide und Papier, Petroleum, Opium, Eisenwaaren u. s. w.

Die wichtigste der geplanten Bahnlinien ist jene nach Chiengmai, dann die nach Ratburi und Petchaburi, an welchen Linien bereits gebaut wird. Projectirt sind ferner noch Bahnlinien von Lophburi nach Nakon Sawan und eine Verlängerung der Petchaburi-Linie bis Singara im Osten der malayischen Halbinsel.

Neben den in Angriff genommenen Eisenbahnbauten spielt der Canalverkehr in Siam und namentlich im Gebiete von Bangkok eine grosse Rolle. Die Stadt besitzt Canäle in einer Gesammtlänge von 75 engl. Meilen; viele derselben sind erst in den letzten Jahren angelegt worden. Doch besteht neuestens die Tendenz, an ihrer Stelle Strassen anzulegen. Vor 35 Jahren noch gab es in Bangkok überhaupt keine Strasse und der ganze Verkehr spielte sich auf den Canälen ab; vor 10 Jahren gab es auch erst 9 Meilen gepflasterte Strassen in Bangkok, deren Gesammtlänge heute bereits über 47 Meilen beträgt. Alljährlich wird das Strassennetz ausgedehnt und die alten Holzbrücken über die Canäle durch moderne Stahlbrücken ersetzt. Der König lässt jedes Jahr eine neue

Brücke aus seinen Privatmitteln bauen und schenkt sie der Stadt; die feierliche Eröffnung derselben findet unter mannigfachen Ceremonien alljährlich an seinem Geburtstage statt.

Im ganzen südlichen Siam, das von zahlreichen Canälen in einer Länge von vielen hundert Meilen durchzogen ist, vollzieht sich der Handelsverkehr auf den Wasserstrassen, die nebenbei auch Irrigationszwecken dienen. Die Siam Canal, Land and Irrigation Company, die auf Initiative des Königs vor 10 Jahren gebildet wurde, erzielt grosse Erfolge in der Verwerthung brach gelegener Bodenflächen durch künstliche Bewässerung. Die Reiscultur in Siam geht auf diese Weise noch einer grossen Ausdehnung entgegen, da ihr noch enorme Länderstrecken eröffnet werden dürften.

Ueber die malayischen Provinzen Siams, die zwischen Siam und den nördlichen Grenzen der federirten Malayenstaaten liegen, sind wenig Daten vorhanden. In der Provinz Ranong wird vorzugsweise Zinnbergbau betrieben; das gewonnene Erz wird auf Elephanten von den Gruben weggeführt und in Muang Ranong verhüttet. Auch in der Provinz Takuapa sind Zinnbergwerke in Betrieb. Die grösste Stadt an der Küste ist Tongkah mit ungefähr 3000 Einwohnern; sie liegt auf der Insel Pukel, die das Centrum des siamesischen Zinnbergbaues ist, der auch in den Provinzen Tukuathung und Pangga betrieben wird.

Die grosse Provinz Trang, die 60.000—70.000 Einwohner zählt, ist bekannt wegen ihrer Pfeffercultur; die Provinz exportirt jährlich über 1 Million Pfund Pfeffer; auch Schweine und Hühner bilden einen Exportartikel von Trang. Der Verkehr vollzieht sich zumeist in Dschunken, doch vermittelt auch ein Dampfer den regelmässigen Verkehr mit Penang.

Weiters verdient die dem Königreiche Siam tributpflichtige Provinz Kedah Erwähnung, deren Haupthafen Kota Star oder Muang Kow eine tägliche Dampferverbindung mit Penang hat; Reiscultur und Viehzucht bilden die wichtigsten Erwerbszweige der Bevölkerung.

Nach Ansicht competenter Landeskenner würde sich die malayische Halbinsel rasch zu wirthschaftlicher Bedeutung aufschwingen, wenn die Verkehrsmittel ausgestaltet würden. Es bestand zwar das Project, Kedah mit Singara und Kulem durch eine Eisenbahn zu verbinden; die Linie hätte wenig technische Schwierigkeiten geboten und würde sich gewiss auch lohnend erweisen, doch hat die siamesische Regierung die 1891 ertheilte Concession wieder zurückgezogen.

(Fortsetzung folgt.)

MOMBASSA UND NAIROBI.

Von *Ottokar Mottl* (Zanzibar).

Mombassa, der wichtigste Platz des britisch-ostafrikanischen Protectorates, liegt auf einer Insel und hat einen geräumigen Hafen, der durch Ausbuchtung des Festlandes gebildet wird. Nach dem Ocean offen, ist er wenig geschützt. Es herrschen starke Strömungen, wodurch die Einfahrt gefährlich wird. Strandungen von Schiffen sind nicht selten. Für die Navigation dienen ein Leuchtthurm, eine Buoye vor dem Hafen, ferner vier Steinpfeiler. Zwei der letzteren dienen gleichzeitig als Navigationszeichen für den Kilindini-Hafen (Hafen der Uganda-Eisenbahn), der ausserdem noch vier Steinpfeiler als Richtzeichen und zwei Buoyen für die Navigation besitzt.

Ein Wahrzeichen Mombassas bildet das Fort, das von den Portugiesen im XVII. Jahrhundert erbaut wurde. 1824 wurde Mombassa von den Engländern besetzt, dann wieder aufgegeben. Später kam es unter die Herrschaft des Sultans von Zanzibar, 1890 schloss die Imperial British Eastafrica Co. einen Pachtvertrag mit dem Sultan. 1891 übernahm die britische Regierung die Verwaltung Britisch-Ostafrikas. Mombassa hat ungefähr 20.000 Einwohner, darunter ca. 400 Europäer. Der grösste Theil der Letzteren sind Gouvernements- und Bahnangestellte. An Handelsfirmen sind in Mombassa ansässig 3 englische, 2 deutsche, 1 französische, 1 italienische, 1 belgische, und zwar: Smith, Mackenzie & Co., Roustead Ridley & Co., George Stewart & Co., Hansing & Co., Wm. O'Swald & Co., L. Besson, Italian Colonial Trading Co., Antwerp East African Trading Co. ld.

Ausserdem sind noch zahlreiche goanesische Firmen etablirt, auch ist das indische Element stark vertreten. Unter dem letzteren sind die Grosshändler A. M. Jevanjer & Co., Allidina Visram Lolji sehr bedeutend.

Die Geschäftslage ist gegenwärtig nicht günstig. Der gewaltige Bahnbau nach dem Victoria Nyanza zog zahlreiche Etablirung von Handelsfirmen nach sich. Die Concurrenz war jedoch nicht fühlbar, denn mit dem Fortschreiten des Bahnbaues wuchs auch die Zahl der Angestellten. Diese wie auch die grosse Masse an Bahnarbeitern hatten einen stets wachsenden Bedarf an Artikeln aller Art. Weitblickenden Kaufleuten ermöglichte auch der fortschreitende Bahnverkehr, Rohproducte, besonders Felle, aus dem Innern Afrikas, die früher wegen theueren Transportes nicht gehandelt werden konnten, mit Vortheil nach der Küste zu bringen und dann weiter zu exportiren.

Der Bahnbau geht nun seiner Vollendung entgegen, ein weiter wachsender Bedarf an Consumartikeln ist nicht zu erwarten. Anzahl und Quantitäten der vorerwähnten Rohproducte sind limitirt. Eine Zunahme ist vorläufig nicht zu erwarten, so lange das Gouvernement hinsichtlich Erschliessung des Landes zurückhaltend ist. So mussten Farmer, die wegen Landerwerb nach Mombassa kamen, unverrichteter Sache abziehen. Man will angeblich das Land erst nach Fertigstellung der Bahn freigeben.

Es ist daher erklärlich, dass in der Entwicklung Mombassas ein Stillstand eingetreten ist. Die Concurrenz der zahlreichen Firmen macht sich fühlbarer. Ist diese schon unter dem europäischen gross, so wird sie noch durch die indischen Häuser verschärft. Das bedeutendste unter den letzterwähnten ist Contractor für die Uganda-Bahn und Bauunternehmer. In diesen Händen liegen die bedeutendsten Lieferungen für die Bahn wie auch für das Gouvernement. Europäische Firmen haben es aufgegeben, mit dem genannten indischen Hause bei Lieferungsausschreibungen in Concurrenz zu treten. Es ist jedoch unverkennbar, dass die Direction der Bahn wie das Gouvernement das indische Element bevorzugt.

Zu den wichtigsten Artikeln, die in Mombassa eingeführt werden, gehört Bauholz. Es kommt zumeist aus Norwegen in Segelschiffladungen. Solches aus der Monarchie konnte noch nicht mit Erfolg concurriren. Die mit den directen Lloyddampfern gebrachten Quantitäten waren nicht bedeutend und können zur Beurtheilung der Concurrenzfähigkeit nicht maassgebend sein. Wie es heisst, soll das heimische Product gegenüber dem norwegischen etwas spröder in der Faser sein. Am meisten begehrt ist Fichtenholz, sogenanntes Redwood. Obwohl das Gebiet des oberen Theiles der Uganda-Bahn waldreich ist, wird es doch noch eine Weile dauern, bevor diese Wälder ausgebeutet werden können. Interessenten aus der Monarchie sollten diesem Artikel ihr Augenmerk schenken. Für Häuser- und Barackenbauten dürften noch immer nicht unbeträchtliche Quantitäten Holz gebraucht werden, und mit Aufnahme der regelmässigen Lloydfahrten wird wohl das heimische Product mit Erfolg in Concurrenz mit anderen Provenienzen treten können.

Grosser Bedarf ist in Wellblech. Das sind gewellte Eisenblechplatten, verzinkt. Sie kommen aus England und Deutschland. Auch diesem Artikel sollten heimische Interessenten ihre Aufmerksamkeit widmen. Er findet vielfache Verwendung. Nicht nur werden Dächer mit Wellblech gedeckt, sondern ganze Häuser und Städte daraus gebaut. Weitere Artikel sind Stabeisen, Cement,

der zumeist aus Belgien kommt. Baumwollwaaren, glatt, gebleicht und ungebleicht. Sie stammen aus Amerika, bessere Sorten liefert England. Ordinäre Zeuge kommen auch aus Bombay. Einen wichtigen Artikel bilden die Ka gos, bunt bedruckte Tücher für Frauenbekleidung, in welchen holländische Fabrikanten das Monopol hatten. Ferner werden importirt Lebensmittel in Conservenform, Emailgeschirr, Lampen- und Lampencylinder, Möbel aus gebogenem Holze, Streichhölzchen, Marke „Three Stars", konnten trotz vielfacher Versuche nicht verdrängt werden.

In Fez sind am meisten begehrt zugerichtete Sorten, hohe und niedere Formen. Sie werden aus Egypten importirt, dürften aber österreichischen Ursprunges sein. In Decken sind zumeist billige baumwollene Waaren gangbar Der Bedarf hiefür ist ziemlich gross.

Spirituosen: Whiskies und Brandies werden nur in besseren Qualitäten zum Import zugelassen. Ursprungsland ist England und Frankreich. Von Bier in Flaschen sind lichte Sorten (Pilsener) am meisten begehrt. Es muss für die Tropen eigens zubereitet, d. h. haltbar gemacht werden, soll aber doch gehaltvoll und schmackhaft sein. Von Champagner wird nur französischer begehrt. Der Import ist nicht unbedeutend.

Was Zucker betrifft, ist gegenwärtig der Markt überladen mit europäischer und Mauritius-Waare. Das heimische Product ist wegen seiner schönen Qualität beliebt.

Ausser Bombay-Mehl wird nur solches aus der Monarchie bezogen. Die Bezüge sind regelmässig. Der Bedarf könnte durch ermässigte Frachtraten gehoben werden.

Steinzeugwaaren werden in nicht unbeträchtlichen Quantitäten aus Holland bezogen. Der Bedarf für Porzellanwaaren ist kein besonders grosser. Der Glasperlenimport nimmt stetig ab, da mit der Erschliessung Afrikas die Glasperlen als Zahlungsmittel an Bedeutung verloren haben.

Einiger Bedarf ist in Messern in Holz- und Lederscheiden, sie werden von Negern gerne getragen.

Die Zahl der aus der Monarchie stammenden Artikel ist nicht unbedeutend. Eine wesentliche Vermehrung dürften sie durch Etablirung der Lloydlinie erfahren.

Was die Exportproducte anbelangt, so sind diese nicht bedeutend. Die Umgebung Mombassas ist fruchtbar, und sind Cocosplantagen vorhanden, die aber nicht rationell bewirthschaftet werden. Die Nüsse dienen zumeist für den Localconsum. Die erzeugte Coprah, auch von anderen Küstenplätzen Britisch-Ostafrikas wird zumeist nach Zanzibar, seltener nach Europa direct verschifft. Die nach Mombassa gebrachten Elfenbeinmengen haben mit dem Fortschreiten des Bahnverkehres zugenommen. Es finden häufiger Auctionen von Gouvernements-Elfenbein statt. Doch geht der grösste Theil des Elfenbeins nach Zanzibar zum Weiterexport. Einen nicht unbedeutenden Artikel bilden Häute und Felle, weniger Kautschuk. Mit Erdnüssen wurden Pflanzungsversuche gemacht, doch wurde die Saat von Ameisen aufgezehrt. Agavenfasern dürften mit der Zeit einen Exportartikel bilden. Die Agaven wachsen wild, und beginnt eine Firma mit deren Ausbeute.

Im Nachstehenden die statistischen Zahlen für den Import in 1900, wie sie aus der „Official Gazette" zusammengestellt wurden:

	Rupien
Baumwollwaaren, glatt und bedruckt	1,215.581
Getreide und Mehl	237.958
Eisen- und Glaswaaren	191.898
Waffen und Munition	69.240
Baumaterialien	299.239
Provisionen	949.323
Spirituosen und Weine	360.115
Tabak	153.327
Schlachtvieh	42.244
Möbel	66.759
Diverse	681.594
Reis	743 514
Petroleum	87.808
Specerei- und Colonialwaaren	44 176
Gemüse und Früchte	65.963
Droguen und Chemikalien	42.969
Zusammen	5,251 688
à K. 1·60	K. 8,402.701

Gegen 1899 5,994·797 Rupien
à K. 1 60 . . K. 9,591.675

Somit eine Abnahme von 743 109 Rupien
gleich K. 1,188 974

Der Rückgang in der Importziffer findet darin seine Begründung, dass im früheren Jahre die Importe forcirt wurden, die Waaren aber nicht den erwarteten Absatz fanden. Es sind auch gegenwärtig die Waarenlager stark überfüllt. Die in den vergangenen Jahren stets wachsenden Importziffern dürften im Jahre 1899 ihren Höhepunkt erreicht haben. Wie bemerkt, geht die Uganda-Bahn ihrer Vollendung entgegen, und die Zahl der Arbeiter dürfte eingeschränkt werden.

Mombassa ist durch folgende regelmässige Dampferlinien mit Europa verbunden: Die Deutsch-Ostafrika-Linie (D. O. A. L.) mit vierwöchentlichem Dampfer; die British India-Linie, die, von Bombay kommend, in Aden Anschluss an die englischen und österreichischen Dampfer hat. Ausserdem verkehren directe Dampfer aus Bombay: die Deutsch-Ostafrika-Linie und die British India-Linie mit je vierwöchentlichem Verkehre. Dann ist eine Anzahl gecharteter Dampfer zu erwähnen, die Bahnbaumaterial führen und direct den benachbarten Kilindini-Hafen anlaufen. Der Gouvernementsdampfer „Juba" versieht einen regelmässigen Dienst zwischen Zanzibar und Mombassa sowie den anderen britisch-ostafrikanischen Küstenplätzen; er befindet sich aber jetzt in Reparatur. Er wird durch die Zanzibarer Gouvernementsdampfer „Kilwa" und „Barawa" ersetzt.

Die directe Dampferverbindung Mombassas mit Europa ist eine unzulängliche und steht in keinem Verhältniss zur gegenwärtigen Bedeutung dieses Platzes. Zanzibar ist alle 14 Tage durch deutsche, alle 4 Wochen durch englische und jeden Monat einmal durch französische Schiffe mit Europa verbunden, während Mombassa nur zwei Schiffslinien mit je vierwöchentlichem Dienst hat, der aber mit nur einer Woche Intervalle zusammenfällt.

Man blickt daher mit begreiflicher Spannung der Etablirung der österreichischen Lloydlinie entgegen. Sie hat die vollste Sympathie des reisenden Publicums, denn die gute Verpflegung und Bedienung auf österreichischen Schiffen ist bekannt. Für Passagiere aus Mombassa käme beispielsweise bloss die deutsch-ostafrikanische Linie in Betracht; doch ziehen die nach Europa Reisenden es vor, nach Zanzibar zu fahren, um sich auf Dampfern der Messageries Maritimes nach Marsaille einzuschiffen.

Den grössten Einfluss würde aber die Etablirung der Lloydlinie auf die Hebung des heimischen Handels mit Mombassa haben. Waaren, aus dem südlichen Theile der Monarchie stammend, die über Hamburg nicht reisen können, werden in Triest mit dem Lloyd verladen, dann in Aden auf Dampfern der British-India-Linie umgeladen. Sie kommen oft in einem desolaten Zustande in Mombassa an und geben zu vielfachen Klagen Anlass. Die Waaren werden nämlich in Aden aus den Lloyddampfern in Leichter ausgeladen, um aus letzteren wieder am Lande geladen zu werden. Kommt der British-India-Dampfer, so wiederholt sich die Procedur. Dass dabei mit wenig Zartheit umgegangen wird, kann man sich vorstellen. Leider kommen manche aus der Monarchie stammende Waaren oft in Misscredit, weil durch die verletzte Emballage auch die Waaren beschädigt werden. Die Etablirung der Lloydlinie würde diesem Uebelstande nicht nur abhelfen, sondern viele neue Artikel und Luxussachen, die bisher vom Importe nach Mombassa ausgeschlossen waren, könnten in Britisch-Ostafrika eingeführt werden.

Denn die Uganda-Bahn wird Gebiete mit für Europäer zuträglichem Klima erschliessen. Die Europäer, dort sesshaft gemacht, werden daran gehen, sich mit dem gewohnten Comfort zu umgeben. Leider wird mit der Etablirung der Linie gezögert. Vor vier Jahren gelegentlich der Studienreise des Lloyddampfers „Polluce" hies es, dass eine österreichische Lloydlinie etablirt werde. Diese fand nicht statt, sehr zum Schaden des heimischen Handels. Denn manche Artikel für den Bau und Betrieb der Uganda-Eisenbahn hätten mit Vortheil aus der Monarchie vermittelst einer directen Linie bezogen werden können. Vergangenes Jahr und heuer fanden einige Lloydfahrten statt, die wieder unterbrochen wurden. Auch dieser Vorgang gereicht der Linie nicht zum Vortheil. Passagiere, die Vorbereitungen trafen, mit dem Lloyd zu reisen, mussten diese Absicht aufgeben und zufrieden sein, wenn sie noch auf anderen Schiffen Platz erhielten. Geschäftsverbindungen, die wegen der voraussichtlichen Etablirung der Lloydlinie angeknüpft wurden, mussten verlassen werden.

Mombassa hat sich in den letzten Jahren rapid entwickelt. Neue Strassen sind durch die Stadt gezogen worden, zahlreiche Gebäude wurden aufgeführt. Doch macht sich ein Stillstand bemerkbar, und die Häusermiethen werden billiger.

Mombassa, das im Handelsverkehre von Zanzibar abhängig war, hat sich von diesem vollständig emancipirt und nur einzelne wenige Artikel, deren directer Import sich nicht lohnt, werden über Zanzibar bezogen. Der Bezug von Petroleum, der über Zanzibar stattfand, wird auch entfallen, sobald der in Mombosa errichtete Petroleumtank vollendet ist. Mombosa hat ferner gegenüber Zanzibar den Vortheil, dass es nördlicher gelegen, die mit deutschen und englischen directen Dampfern einlangende Post 2—3 Tage früher als Zanzibar erhält. Es sind auch der Bedeutung Mombassas entsprechend Zoll-Lagerhäuser erbaut sowie ein Steinpier mit zwei Krähnen zum Aus- und Einladen der Leichter errichtet worden. Eine weitere grössere Pier befindet sich im Bau.

In jüngster Zeit sind Gold- und andere Mineralienfunde in Britisch-Ostafrika gemacht worden.

Sollten sich diese als abbaufähig erweisen, wozu begründete Hoffnungen vorhanden sein sollen, dann steht Mombassa eine grosse Zukunft bevor.

Nairobi, an der Uganda-Bahn, 326 Meilen von der Küste entfernt, verdankt seine Bedeutung dem Umstande, dass die Bahnleitung diesen Ort zu ihrem Hauptsitz erwählte, weil er in der Mitte der Eisenbahnstrecke Mombassa—Port Florence am Victoria-Nyanza gelegen ist.

Das Klima ist dort gesund und den Europäern zuträglich. Bei Tage ist es warm, Morgens und Abends (im April) ziemlich frisch, die Nächte kühl.

Es sind dort folgende wichtige Firmen etablirt: *Italian Colonial Trading Co.* (W. Bienenfeld), deren Leiter, ein Oesterreicher, Herr Boccasini, Agent des Oesterreichischen Lloyds ist. Sie sind bedeutende Contractoren für Eisenbahnbetriebsmaterial und Nahrungsmittel für die Arbeiter. Weiters haben sie theils Stationen im Innern Afrikas oder rüsten Karawanen aus, um Handel mit den Eingeborenen zu treiben.

Hübner & Co., Agenten der Deutsch-Ostafrikalinie, betreiben auch Bankgeschäfte und andere Handelszweige im grösseren Style.

Ranstead Ridley & Co. sind Agenten von englischen Missionsgesellschaften, haben Filialen in Uganda und handeln in Artikeln aller Art.

George Stewart & Co., Hauptimporteure von englischen Nahrungsmitteln, Conserven, Spirituosen.

Rossenrode Mac John & Co., Händler aller Artikel, Hotel.

Sonza jun. & Diaz (Goanesen), Händler aller Artikel, Detaillisten.

Ferner sind dort noch indische Firmen etablirt, deren bedeutendste sind:

A. M. Jevanjer & Co., bedeutendster Contractor für Lieferung von Eisenbahnbetriebsmaterial, Nahrungsstoffe, auch Baumaterialien.

Allidina Visram Lalji, der zahlreiche Stationen im Innern Britisch- und Deutsch-Ostafrikas besitzt. Ausserdem sind noch im Bazar zahlreiche indische und goanesische Detailisten etablirt und herrscht dort ein reger Geschäftsverkehr.

Der ganze Handel vollzieht sich über Mombassa, wo alle Firmen, mit Ausnahme Hübner & Co., deren Vermittler Hansing & Co. sind, ihre Hauptniederlassung haben.

Nairobi hat ca. 150 Europäer, 300 Goanesen, respective Portugiesen, und 2000 Inder, zumeist Eisenbahnarbeiter, als Einwohner.

Die Glanzzeit Nairobis scheint vorüber zu sein. Sie war, als sich noch der Eisenbahnbau mit seinem zahlreichen Personal, Arbeiter, Bauleiter, Bauunternehmer, Aufseher etc. in dessen Nähe befand, wo diese Massen von Leuten die Umgebung bevölkerten, ihren Bedarf an Artikeln und Nahrungsstoffen in Nairobi deckten. Es ist jetzt ein Stillstand in der Entwicklung dieses Ortes zu bemerken. Bloss zwei Häuser waren im Bau begriffen. Immerhin wird Nairobi seine Bedeutung behalten, da es nicht nur den Mittelpunkt der Bahn, sondern auch jenen des umgebenden ausgedehnten Gebietes bildet.

Doch ist die Stelle für die Anlage der Stadt die denkbar schlechtest gewählte. Am Fusse von niedrigen Hügeln gelegen, besteht der Boden aus schwarzer, fetter Moorerde. Bei einem schweren Regen gleicht Nairobi einem See, nach demselben einem Sumpfe. Für Strassen ist bis jetzt so viel wie gar nicht gesorgt worden, und sind diese nach einem Regen unpassirbar.

Ein weiterer Umstand, der wenig geeignet ist, zur Entwicklung der Stadt und des Landes beizutragen, ist folgender: Der Bahnbau, respective die Bahnleitung, bildet ein Gouvernement für sich, „The Uganda Railwai Government", mit eigener Jurisdiction und untersteht bloss einem Departement des Foreign Office in London. Die Autoritäten Britisch-Ostafrikas können keinen Einfluss auf das Railway Government ausüben. Je eine Meile rechts und links vom Bahnkörper gehört der Eisenbahn. Natürlich ist diese bestrebt, so viel Nutzen als möglich aus diesem Landstriche zu ziehen. Dies geschieht in Nairobi auf ganz eigene Weise. Der Grund wird dort nicht verkauft, sondern bloss auf 25 Jahre verpachtet. Ausser dem Pachtzins ist noch für das Recht, ein Gebäude aufzuführen, eine ziemlich bedeutende Summe zu bezahlen. Eine dort etablirte Firma bezahlte hiefür 500 Rupien und an monatlichem Pachtzinse 20 Rupien. Weiters hat diese Firma eine Municipaltaxe (für Strassenerhaltung, Beleuchtung, Polizei etc) von jährlich 340 Rupien zu bezahlen. Eine Einkommensteuer wird geplant, aber schwerlich durchgeführt werden.

Die Bahnleitung hat oft Wünsche ganz privater Natur. So dürfen in Nairobi auf dem Hügel, wo sich die höheren Eisenbahnbeamten ihre Bungalows errichteten, Privatpersonen keine Gebäude aufführen. Die verlangte Gebühr für Errichtung von Gebäuden, sowie Pachtzins sind so hoch, dass jeder Unternehmer davon absehen muss, dort zu bauen. Ferner ist die Anlage Nairobis eine gekünstelte. Zunächst der Bahnstation befinden sich die Kanzleien, dann kommen die Wohnungen der untergeordneten Bahnbediensteten, zumeist Inder und Goanesen. Es sind da an 100 Häuser aufgeführt mit ungemein breiten, dabei kurzen Strassen, so dass dieser Häusercomplex einen Flächenraum einer halben Wiener Vorstadt einnimmt. In ziemlicher Entfernung von der Bahnstation beginnt die Commercialstreet mit den eingangs genannten Firmen. Sie hat keinen Zusammenhang mit dem oben erwähnten Häusercomplex. Von der Commercialstreet wieder in einiger Entfernung befindet sich der Bazar mit niedrigen

Häusern und breiter Strasse. An diesen anschliessend der Markt für Eingeborene.

Aehnlich ist Makindu, eine wichtige, 206 Meilen von der Küste entfernte Station angelegt. Zuerst kommen ein paar Häuser der Bahnbediensteten und dann, weit davon entfernt, ohne Zusammenhang mit dem Orte, auf freiem Felde, der Bazar mit Inder- und Eingeborenenläden. Es macht den Eindruck, als ob dies, besonders bei Nairobi, zur Schau hergerichtet wäre, um auf Besucher der Bahn, hohen englischen Beamten, Sportsmen, einen guten, möglichst imposanten Eindruck zu machen.

Mit Beendigung der Bahn, die gegen Ende des Jahres fertiggestellt sein wird, wird diese dem Britisch-Ostafrika; respective Uganda-Protectorate übergeben werden und hört das Uganda Railway Governement auf zu existiren. Ersteres dürfte ein reges Interesse haben, dass sich das Land auf natürlicher, den Verhältnissen entsprechender Basis möglichst rasch entwickle. Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass die Stadt einige Meilen nördlich von ihrem gegenwärtigen Sitze verlegt wird, wo sich trockener Boden auf sanft geneigter Fläche befindet.

Auf dem neuen Sitze und mit nur einem Gouvernement ist dem Platze eine Zukunft nicht abzusprechen. Nicht weit von Nairobi erhebt sich das fruchtbare Kikuyuplateau, das bis zum Fusse des Kenia reicht, mit für Europäer besiedlungsfähigen, weiten Ländereien. Von Nairobi werden immer mehr Karawanen in das Innere ziehen. Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass auf dem grossen, ausgedehnten, flachen Plateau, welches sich von Makindu bis Nairobi erhebt, Vieh und Schafzüchtereien entstehen, obwohl behauptet wird, dass gerade von diesem Gebiete die Rinderpest ihren Ausgangspunkt nimmt.

Bis jetzt ist für die Entwicklung des Landes nicht viel gethan worden. Erst nach Fertigstellung der Bahn dürfte da eine Aenderung eintreten.

DER NIL UND DIE IRRIGATIONEN.

(Aus dem Jahresberichte pro 1900 des k. und k. Consulates in *Cairo*.)

Das Nilwasser, welches dem Boden von Aegypten die wunderbare Productivität verleiht, enthält suspendirte organische Substanzen, ferner in aufgelöstem Zustande sehr werthvolle mineralische Bestandtheile, wie Ammoniak, Kalk, Kali, Schwefel, Phosphor und Kohlensäure. Die Quantität dieser Bestandtheile wechselt nach dem Nilstande. Als gut betrachtet wird hier der Nilstand bei 23—24 Pick, 22 Pick bedeuten einen mittleren Stand, bei 25 ist der Nilstand gefährlich. Die Nilschwelle ist die Folge der durch andauernde tropische Regengüsse in der Region der grossen Seen Albert und Victoria Nyanza sowie auf dem abessynischen Hochplateau angesammelten riesigen Wassermassen, welche zunächst den Blauen Nil, den Sanbat, die Atbara zum Anschwellen bringen, während die Wassermassen der Seen dem Weissen Nil grosse Mengen von Wasser zuführen. Alle diese Gewässer ergiessen sich rapid und mit zunehmender Schnelligkeit in den Nil. Die Regenzeit in den vorerwähnten Gebieten hat eine verschiedene Dauer, sie tritt in der Region der Seen im Februar ein, in den anderen Orten im April und dauert bis August—November. Der an Niederschlägen reichste Monat ist August. Nach der Geschwindigkeit der Strömung beurtheilt, legt das Nilwasser den Weg vom Victoria Nyanza in den Albert Nyanza binnen acht Tagen zurück, vom Albert Nyanza bis Lado innerhalb fünf Tagen, von Lado bis Khartum 36 Tage, 26 Tage von Khartum bis Assuan und zwölf während der Nilschwelle, fünf Tage von Assuan bis Cairo, sodann drei oder zwei Tage bis zur See. Um den Weg vom Victoria Nyanza bis zum Meere zurückzulegen, braucht das Wasser bei hohem Nilstande 50, bei niedrigem 90 Tage. Der Blaue Nil braucht von seiner Quelle bis Khartum 17 Tage (beziehungsweise sieben), Atbara und der Sanbat je fünf Tage. Die starken Regengüsse in Lado im April bringen den Nil zur Schwelle und drängen die in den Sumpfgegenden südlich von Khartum eingesammelten grünen Sumpfgewässer, deren grüne Färbung durch die Zersetzung organischer Pflanzentheile, insbesondere der Algen bewirkt wird. Am 15. April beginnt sich das Niveau des Weissen Nils bei Lado zu heben. Die Nilschwelle wird in Khartum am 20. Mai, in Assuan am 10. Juni beobachtet, gegen den 20. Juni gelangen die ersten grünen Gewässer nach Cairo. Im September erreicht der Nil den höchsten Stand. Der Wasserzufluss erhöht sich von 300—500 m^3 in normalen Verhältnissen auf 1600 m^3 im Mai und Juni und auf 3500 m^3 in Khartum am 15.—20. September. Der normale Wasserzufluss des Weissen Nils vermehrt sich gegen Juni und erreicht das Maximum, 5500 m^3 pro Stunde, um den 25. August. Die ersten rothschlammigen Gewässer treffen in Cairo unmittelbar vor der Schwelle gegen den 15. Juli ein.

Das Nilwasser hat schon lange nicht ein so niedriges Niveau gehabt wie im Jahre 1900. Am 15. Jänner war das Niveau um 1 *m* 17 *cm* niedriger als der niedrigste Stand im Jahre 1878. Gleichzeitig wurde ein stetes Fallen des Niveaus der Seen um 2 Fuss unter dem Normalen beobachtet. Eine langandauernde Trockenheit und ein continuirlicher Wassermangel hatten dieses Sinken, welches zweifelsohne mit dem Nilstande in Verbindung steht, bewirkt. Eine allgemeine Beunruhigung bemächtigte sich der Bevölkerung. Die Regierung griff zu energischen Maassnahmen, um dem voraussichtlichen Mangel des Wassers vorzubeugen und wenigstens die Baumwollernte zu retten. Sie erliess ein Verbot der Bewässerung der Scharaki (Gründe, welche durch das Nilwasser nicht direct und unmittelbar und daher künstlich irrigirt werden müssen). Reis- und Maisculturen, und insbesondere die ersteren, welche reichliche und häufige Bewässerungen verlangen, wurden für minder wichtig erklärt. Das Land wurde in Bewässerungsrayons eingetheilt und ein Programm der Bewässerung der einzelnen Regionen in gewissen Zeitabschnitten und in begrenzter Dauer festgesetzt. Indessen erwiesen sich alle diese Vorsichtsmaassregeln, durch welche nicht geringer Schaden den Culturen zugefügt wurde, als überflüssig. Der Wasserstand des Nils fing Mitte März an, sich langsam zu heben. Ende März war die Steigung eine beträchtliche, und bald erreichte sie die Höhe der Vorjahres.

Im Allgemeinen war der Nilstand niedriger als im Jahre 1899, der Fluss enthielt aber angeblich viel mehr organische Substanzen, wodurch der Mangel aufgewogen wurde.

Das anbaufähige Land in Aegypten (ca. 6,000.000 Feddan) wird unterschieden, je nachdem dasselbe vom Nil durchzogen wird oder nicht. Die erste Kategorie der Gründe heisst Rayah, die letztere Scharaki. Scharaki sind gewöhnlich höher gelegene Gründe, zu denen selbst in der Ueberschwemmungszeit das Nilwasser nicht gelangt.

Die Bewässerung Aegyptens vollzieht sich mittelst Sammelcanälen und Sammelbassins. Sie hat den Zweck, nicht nur dem angebauten Boden in möglichst weitem Umfange das Wasser zugänglich zu machen und die Ueberschwemmung zu hindern, sondern auch dasselbe in Bassins und Reservoirs aufzusammeln, um es in einem späteren Zeitpunkte nach Maassgabe der Nothwendigkeit zu verwenden. Zum Anhalten des Wassers dienen die Hods, parallel dem Flusse laufende Sammelbecken mit einem Zu- und Abflusscanal, welche zur Zeit der Nilschwelle gefüllt, im August entleert werden. Im Deltagebiet sowie in Oberägypten werden Canäle den Sammelbecken vorgezogen. Die wichtigsten Canäle sind die an den Deltabarragen gelegenen Raya Menoufieh, Raya Behera und ein östlich gelegener Canal.

In Unterägypten gibt es zwei grosse Canäle: den Ibrahimieh-Canal und den Bahr-Jussuf na Fayoum. Von den Sammelcanälen geht ein weitverzweigtes Netz von kleinen Canälen und Rinnen (rigoles) und leitet das Wasser auf die Felder. Eine genaue Regelung und Leitung der Bewässerung ist in Egypten schon aus dem Grunde unbedingt erforderlich, weil die verschiedenen Culturen eine verschiedene Behandlung verlangen und zu verschiedenen Zeiten bewässert werden müssen. Zu dem Zwecke ist das ganze Land in mehrere Districte unter Leitung von Inspectoren gegliedert, welchen zahlreiche Ingenieure unterstehen.

Ein specielles Gesetz vom 22. Februar 1894 regelt das Eigenthum der Privatcanäle, das Verhältniss der Eigenthümer der Canäle zu den Nachbarn, die Modalitäten der Errichtung und Benützung, das Verhältniss der Behörde zu den Eigenthümern der Canäle und alle damit im Zusammenhange stehenden Fragen. Die Errichtung von Sakije, Tabout (Schöpfwerken) wurde von der behördlichen Bewilligung abhängig gemacht. Für das Zuwiderhandeln gegen die Irrigationsvorschriften wurden Strafen festgesetzt.

Vor dem Beginn der Irrigationen wird ein genaues Programm festgestellt, die Zeitpunkte und die Dauer der Irrigation der einzelnen Regionen genau bestimmt. Das sogenannte Rotationssystem setzt die Dauer der Bewässerung sowie die Zeitabstände fest, in welchen sie sich vollziehen soll. Um die Organisation der Irrigationsmaassnahmen in Aegypten hat sich insbesondere der Oberst Ross grosse Verdienste erworben. Weit schwieriger gestaltet sich die Irrigation der Scharakigründe. Hier spielt die manuelle Arbeit eine sehr wichtige Rolle, da wegen Mangels an Vieh die Verwendung desselben für diese Zwecke unthunlich ist. Dieselbe erfolgt mittelst Schöpfkörbe, Ziehbrunnen, Schöpfräder und anderen ähnlichen Vorrichtungen, welche durch Ochsen und Büffel oder durch manuelle Arbeit in Bewegung gesetzt werden.

Auf den grossen Besitzungen werden Pumpwerke gebraucht. Am Ende des letztverflossenen Jahres besass Aegypten ca. 3600 Dampfpumpen mit 29.700 Pferdekräften. Es werden vorzugsweise Centrifugen verschiedenen Systems verwendet, welche das Nilwasser sammt Schlamm fortleiten, ferner zweiachsige, rotirende Pumpen. Eine solche Maschine kostet ca. 5000 Frs. Sie absorbirt pro Tag 550 *kg* Kohle und bewässert innerhalb 12 Stunden 10—15 Feddan.

Die Kosten der Irrigation sind ziemlich bedeutend. Sie bewegen sich auf dem Grundbesitze der Domänen per *ha* und Jahr von Frs. 3·50—20 (auf sandigen, weiter gelegenen Flächen). Die durch die Irrigation erzielten Resultate sind aber um ca. 50 Percent günstiger.

Aus diesem Grunde ist die Regierung mit allen Mitteln bestrebt, dem Lande die Wohlthat der Irrigation im weitesten Maasse zu sichern. Grosse Flächen unbebauten Landes harren noch des befruchtenden Stromes.

Die technischen Mittel und Einrichtungen, mit denen die Bewässerung Aegyptens in unserer Zeit erfolgt, sind durchwegs das Werk der letzten Decennien. So erschien es unerlässlich, die Herstellung der von Mongel Bey in einem Zeitraume von 20 Jahren erbauten Delta-Barragen (Stauwerke) im Jahre 1884 in Angriff zu nehmen. Diese Barragen hatten den Zweck, die Canäle im Deltagebiete zu alimentiren und das Eindringen des Salzwassers vom Meere zu verhindern. Die Kosten der Herrichtung sowie der Reinigung der an den Barragen gelegenen Canäle wurden mit 460.000 L. E. bestritten. Behufs Bewässerung der Scharaki wurden Sammelbassins an zahlreichen Stellen am Nil errichtet und wurde sohin das Wasser in entsprechenden Zeitpunkten in entlegenere Gegenden geleitet. Das Land ist in Irrigationsbezirke gegliedert worden, zur Ueberwachung der Strombewegung sind zahlreiche Stationen und Nilometer errichtet worden.

Alle diese Mittel erweisen sich jedoch als unzulänglich, um den Wasserbedarf für den gesammten anbaufähigen Boden zu decken. Insbesondere zeigt sich der Mangel an Wasser in Oberägypten, wo nur einmal im Jahre die Saat stattfinden konnte, während sie in Unterägypten zweimal erfolgte. Es wurde beschlossen, die Reservoirs in Assouan und Assiout zu errichten. Im Februar 1898 ist ein Vertrag mit der englischen Firma Aird & Cie. zu Stande gekommen, die sich um den Preis von circa 2,600.000 L. E., welche in 60 halbjährigen Raten von je 78.613 L. E. gezahlt werden sollten, verpflichtet, die zwei Reservoirs bis Ende 1903 zu errichten. Diese Summe dürfte aber weit überschritten sein. Die beiden Reservoirs sollen dem Lande alljährlich 1000 Millionen m^3 Wasser zubringen.

Die Arbeiten an den Reservoirs in Assouan und Assiout sind dank dem niedrigen Stande des Nils in dem letztverflossenen Jahre weit vorgeschritten. Circa 20.000 Arbeiter sind an den Bauarbeiten beschäftigt. Die Legung der Fundamente, welche in Folge der schlechten Qualität des Felsbodens des Untergrundes eine bedeutende Vertiefung desselben nothwendig machte, ist bereits zum grössten Theile fertig. Die Länge des Dammes von Assouan beträgt 2000 *m.* 180 Schleusen sollen errichtet werden. Die Länge des Reservoirs von Assiout soll 833 *m* betragen.

Durch die Reservoirs von Rosette und Damiette, ferner durch die Reservoirs von Zifta, Cairo, Assuan und Assiout wird es möglich sein, die Wasserquantitäten des Nil in ganz Aegypten zu regeln und gleichmässig zu vertheilen. Hiezu dienen die Riesenthore aus Eisen, mit denen drei Dämme versehen sind und deren Verschluss das Wasser aufhält.

Die Regierung ist jedoch zur Erkenntniss gekommen, dass auch die Reservoirs von Assouan und Assiout die Irrigationsfrage nicht endgiltig lösen werden. Nach durchgeführten Schätzungen soll das Land ca. 6000 Millionen m^3 Wasser alljährlich benöthigen. Diese Wassermengen konnten nur nach dem Vorschlage des Ingenieus Herrn Villcoch die Seen Victoria und Albert Nyanza liefern. Diese Seen könnten nach Aufräumung der Riesenblöcke von Algen und anderen Conglomeraten, welche die Schiffahrt des Nil südlich von Khartoum obstruiren uud die Ablenkung sowie Versumpfung des Nilstrombettes bewirkt haben, ihre Gewässer frei in den Weissen Nil ergiessen und ca. 12.000 Millionen m^3 Wasser alljährlich nach Aegypten befördern. Vorstehendes Problem beschäftigt gegenwärtig die Regierung, welche mehrere Beobachtungsstationen am oberen Nil und am Victoria Nyanza errichtet hat.

Inzwischen wurden die zur Aufräumung der Blöcke am Bahr el Djebel und am Blauen Nil sowie südlich von dem See Noh erforderlichen Arbeiten in Angriff genommen. Die Schiffahrt am Bahr el Djebel und der Nilverkehr sind freigemacht worden.

Hand in Hand mit den Fortschritten der Irrigation werden grosse Drainagearbeiten ausgeführt; in den letzten drei Jahren sind 936 *km* neue Drains angelegt und 918 alte remodellirt. Hiezu sind reichliche Mittel von der Caisse des dette bewilligt worden.

Einige andere Arbeiten sind im Laufe des vergangenen Jahres ausgeführt worden, so zwei neue Schleusen bei Damiette und Rosette. Das Zifta-Barrage oberhalb des Barrage von Cairo, welches über 400.000 L. E. gekostet hat, soll die Wasservertheilung besser regeln.

DIE COMMERCIELLE LAGE IN BAGDAD.

(Aus dem Berichte des k. und k. Consulates in *Bagdad* für das II. Quartal 1901.)

Der Stand der Dattelanlagen, namentlich in den hiefür wichtigsten Theilen des Vilayets Basrah ist ein so vorzüglicher, dass man selbst im Vergleich zu der so ausnehmend reichlichen Lese des Vorjahres auf ein Plus von etwa 25 Percent rechnen kann. Leider dürfte

dieser an sich höchst erfreuliche Umstand nur dazu beitragen, die drohende Krise im Basraher Dattelexporte zu beschleunigen. Stellt es sich doch mit immer grösserer Sicherheit heraus, dass die betheiligten Firmen bereits in der vorjährigen Saison in Folge der hohen Ansprüche der Producenten und der niedrigen Preise auf den auswärtigen Märkten ansehnliche Verluste erlitten haben. Heuer kommt hiezu noch die Hiobspost, dass in London und New-York ca. $^1/_4$ Million Kisten, in Indien etwa 30.000 Colli der vorjährigen Production unverkäuflich geblieben sind. Man sieht daher der heurigen Exportsaison, welche Ende September oder Anfangs October beginnen dürfte, nicht ohne ernstliche Besorgniss entgegen. Die Krise liesse sich wohl dadurch vermeiden, dass man das zu verschiffende Quantum freiwillig um mindestens 20 Percent reducire, wovon ein Anziehen der Preise auf den Absatzmärkten zu erhoffen wäre. Allein zu einer solchen Collectivmaassregel fehlt es in Basrah nicht bloss vielfach an dem nöthigen Verständniss der Interessenten, sondern vor Allem an der erforderlichen Solidarität, indem Producenten und Exporteure sich gegenseitig misstrauen und daher schwerlich ein Einverständniss zwischen denselben zu erzielen wäre.

Die ausgebliebene Ueberschwemmung hatte in den wichtigsten Viehzuchtdistricten des Landes — insbesondere in den Sandschaks Muntefik und Amarah des Vilayets Basrah — eine ernste Futternoth zur Folge. Hiezu kam noch — dass in der unteren Euphratgegend in Folge politischer Wirren eine bedauerliche Unsicherheit herrscht, welche die Viehzüchter vollends decouragirt zu haben scheint. Es wird daher — namentlich aus den genannten Gegenden — eine bedeutende Reduction des Viehstandes (insbesondere der Rinder und Schafe) gemeldet und verlautet sogar, dass der Ueberlandexport von Vieh nach Syrien und Egypten, welcher in manchen der Vorjahre den ansehnlichen Werth von 80.000 L. T. erreicht haben soll, für heuer gänzlich unterbleiben dürfte. Officiell wurden während des Berichtsquartals weder in Bagdad noch in Basrah Viehseuchen constatirt.

Die per mare in Basrah eingelangte Gütermenge, welche, wie alle für Basrah gegebenen Zahlen, ausser dem dortigen Absatze auch zum Importe nach Bagdad und Transit nach Persien bestimmte Güter mit umfasst, hat seit dem Vorberichte etwas zugenommen (I. Quartal: 7,446.144 K., II. Quartal: 7,741.776 K.), woran hauptsächlich Manufacturwaaren, Jutesäcke und Steinkohlen betheiligt waren. In den übrigen Artikeln machte sich speciell in Basrah der Einfluss der durch die ungünstigen Resultate der letzten Dattelsaison geschwächten Kaufkraft geltend. Mit diesem Momente hing es auch vielfach zusammen, dass der österreichisch-ungarische Antheil an der nach und via Basrah eingeführten Waarenmenge von 950.688 K. des Vorberichtes auf 828.720 K. herabging.

Ueber einige Importartikel ist Folgendes zu bemerken:

Bernstein und Korallen. Seit einiger Zeit hat die Engros-Einfuhr dieser in früheren Jahren sehr bedeutenden Artikel fast ganz aufgehört, da die den Verkauf dieser Waare an die persischen, kaukasischen und centralasiatischen Pilger besorgenden Kaufleute von Kerbele, Nedschef, Kadhimein und Samara stets längere Credite ohne Preiszuschlag begehrt haben, bis schliesslich der Zinsverlust den Gewinn der hiesigen Importeure aufwog und das Geschäft unrentabel machte.

Bier. Diesmal erfolgte die Gesammteinfuhr nach Bagdad per 111 Kisten (4400 K) aus (beziehungsweise über) Oesterreich-Ungarn. Die Localpreise variirten von 200—250 P. S. per Kiste.

Blei. Obzwar die Bleieinfuhr im Principe verboten ist, so gelang es diesmal einigen einflussreichen Bagdader Firmen durchzusetzen, dass ihnen unter dem Vorwande der gewerblichen Verwendung die Einfuhr ansehnlicher Quanta (nach Bagdad 120 Colli im Werthe von 15.600 K.) aus Indien gestattet wurde. Bagdader Localpreise: 8 Beschlik per Man (à $7^1/_2$ Oka Stambul).

Bleiweiss. Bagdader Localpreise: $4^1/_2$ Beschlik per Man (à $7^3/_4$ Oka Stambul). Zufuhren nach Bagdad: 220 Colli (13.200 Kronen), hievon 120 Colli (7200 K.) aus Indien und 100 Colli (6000 K.) aus Oesterreich-Ungarn.

Emaillirte Metallwaaren. Basraher Zufuhr: 85 Colli (16.320 Kronen), Alles aus Oesterreich-Ungarn. Bagdader Zufuhr: 74 Colli (31.550 K.), hievon 59 Colli (24.050 K.) aus Oesterreich-Ungarn, der Rest aus Deutschland. Marktlage flau.

Kaffee. Der Process der allmäligen Verdrängung des indischen und Ceyloner Kaffees durch die billigeren Santossorten hält namentlich in Bagdad an. Der Brasilkaffee beginnt nun vielfach über Antwerpen importirt zu werden. Die Preise haben etwas angezogen. 10 Beschlik per Man (à $7^1/_2$ Oka Stambul).

Manufacturen. Sowohl in Bagdad als auch in den angrenzenden Theilen Persiens wies der Manufacturhandel eine ziemlich feste Tendenz auf, so dass der Erlös um durchschnittlich 10—12 Percent höher als zu Beginn dieses Jahres ausfällt.

Schafwollgewebe. Man hofft auf lebhafte Nachfrage in der kommenden Saison. Zufuhren: Basrah 45 Colli (32.400 K.), Bagdad 36 Colli (24 400 K.), hievon 32 Colli (21.200 K.) aus Oesterreich-Ungarn, der Rest aus Deutschland.

Seife. Bagdader Localpreise: „Sabun Banafschah" aus Indien in langen Stangen die Kiste zu 60 Stück = 1 L. T. Syrische Seifen: Aleppo $7^1/_4 - 7^1/_2$ Beschlik per Man (à $7^1/_4$ Oka Stambul), Damascus $8^1/_4$ Beschlik per Man (à $6^1/_2$ Oka Stambul), Beirut $5^1/_4 - 5^1/_2$ Beschlik per Man (à $7^1/_2$ Oka Stambul).

Zucker. Basrah. Zufuhren: Brotzucker 19.902 Kisten (716.344 Kronen), hievon 1584 Kisten (56 808 K.) aus Oesterreich-Ungarn; andere Sorten 6900 Sack (207.000 K.). Bagdad. Brotzucker. Zufuhr: 2520 Kisten (93.460 K.), hievon 200 Kisten (7200 K.) aus Englaud (grösstentheils österreichisch-ungarische Erzeugnisse), der Rest aus Frankreich. Die Marktlage war nicht günstig, da die bedeutenden Stocks in Basrah und eine hier vorgenommene Licitation von 1000 Kisten havarirter Waare die Preise drückten. (Der Man à $6^1/_4$ Oka Stambul = 76 P. R.) Würfelzucker 337 Kisten (4044 K.) ausschliesslich aus Oesterreich-Ungarn. Die Bemühungen der Importeure, diesen Artikel hier gangbar zu machen, sind schliesslich doch an dem Vorurtheile der Consumenten gescheitert, welche dieser Sorte vorwerfen, dass sie schwer löslich sei und eine Schaumbildung an der Oberfläche der Getränke hervorrufe. Localpreis per Man à $6^1/_4$ Oka = 66 P. R.

Aus Basrah wird gemeldet, dass die Ausfuhr diesmal seit dem vorigen Quartale abermals etwas zurückgegangen ist. I. Quartal 1901: 7,165.872 K. II. Quartal 1901: 6,522.744 K.

Nur in zwei bedeutenden Artikeln (Gerste und Schafwolle) ist eine Mehrausfuhr gegenüber dem Vorberichte zu constatiren, während Datteln, Gallen, Häute und Felle etc. die saisonmässige Abnahme aufweisen. Uebrigens litt das Ausfuhrgeschäft vielfach auch an den hohen Localpreisen und der geringen Nachfrage auf den abendländischen Märkten. Die Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn und deren Hauptartikel Häute und Felle hielten sich ungefähr auf der Höhe des Vorberichtes.

Die Wasserstandsverhältnisse des Tigris waren zu Beginn des Berichtsquartales ausnahmsweise günstige, indem das Hochwasser in zu geringem Maasse auftrat, um die Schiffahrt behindern zu können. Leider hat aber eben dieses Ausbleiben der Ueberschwemmungen bereits im Juni einen so niederen Wasserstand verursacht, dass man für den Hochsommer namhafte Stockungen befürchten muss. Es wäre dies für den Waarenverkehr zwischen Basrah und Bagdad um so fataler, als jetzt bereits für Bagdad bestimmte, bedeutende Waarenmengen in Basrah vergeblich auf die Weiterbeförderung warten, woselbst sie in Folge des bei den kürzlichen Quarantainemaassregeln besonders empfindlich gewordenen Mangels an Transportmitteln liegen bleiben.

Jene Quarantainemaassregeln wurden durch das Auftreten einer Pestepidemie in Basrah hervorgerufen, welche in der zweiten Hälfte Aprils auftrat und nach etwa sieben Wochen als erloschen erklärt wurde. Die gegen Provenienzen aus Basrah verhängte zehntägige Quarantaine hatte durch beinahe 14 Tage eine vollständige Stockung des Schiffsverkehres zur Folge, und war es auch später noch ein grosses Hinderniss für den Waarenverkehr, dass die Dampfer behufs Vermeidung der Quarantaine statt Basrah die einige Kilometer flussaufwärts gelegene Lazarethstation Ghermat-Ali anlaufen mussten. Noch ärger wurde die Situation, als am 7. Mai auch in Bagdad ein pestähnlicher Fall entdeckt und nun auch gegen diese Stadt bis zum 25. desselben Monates eine fünftägige Fluss- und Landquarantaine verhängt ward.

Jedenfalls hat die diesjährige Quarantaineperiode — so kurz sie relativ gewesen sein mag — die Noth-

wendigkeit der Vermehrung der Tigrisdampfer neuerlich erwiesen, so dass man hier allgemein grosse Hoffnungen auf die zwei Dampfer und vier Schleppschiffe setzt, welche für die kaiserl. ottomanische Domainenverwaltung aus England — angeblich schon in wenigen Monaten — eintreffen sollen. Auch als heilsame Concurrenz gegen die allzu hohen Flussdampferfrachten der gegenwärtig den Tigrisverkehr monopolisirenden beiden Unternehmungen muss diese Initiative der kaiserlichen Civilliste von allen an dem hiesigen Handel betheiligten Kreisen mit Freuden begrüsst werden.

Im Gegensatze zu der argen Beeinträchtigung des Flussverkehres durch das Quarantainewesen hat im Seeverkehre eine bedeutende Erleichterung platzgegriffen, indem die bisher gegen alle zwischen Basrah und Bombay gelegenen Häfen bestehende zehntäge Quarantaine bloss auf die indischen Provenienzen beschränkt wurde, während aus anderen Ländern einlangende Dampfer sich bei Berührung von Häfen des Persischen Golfes einer bloss fünftägigen Quarantaine zu unterziehen haben.

Die Eröffnung der neuen russischen Dampferlinie zwischen Odessa und dem Persischen Golfe, deren erster Dampfer im April Basrah anlief, gehörte zu den vielbesprochensten Ereignissen des Berichtsquartales. Aus den hierüber erstatteten hieramtlichen Specialberichten mag an dieser Stelle nur soviel recapitulirt werden, dass nach Ansicht von Basrahs Fachleuten die neue Linie vor Allem mit der Schwierigkeit zu kämpfen haben wird, dass ihre Dampfer (es sollen deren acht vorhanden sein) einen zu grossen Tiefgang haben und daher einen Theil ihrer Ladung vor der Barre des Schatt-el-Arab löschen, beziehungsweise einnehmen müssen, was bedeutende Lichterkosten verursacht. Allerdings ist die russische Gesellschaft in Folge einer reichlichen staatlichen Subventionirung sowie in Folge von Bahnfrachtermässigungen für die nach dem Golfe zu verschiffenden Producte der innerrussischen Industriecentren in einer sehr günstigen materiellen Lage. Nichtsdestoweniger lässt sich bisher nicht behaupten, dass viel Aussicht auf einen erfolgreichen Import russischer Güter nach Mesopotamien durch Vermittlung der neuen Linie vorhanden sei.

Ohne den Ereignissen vorgreifen zu wollen, scheint es, dass die neue russische Linie — soweit Basrah in Betracht kommt — hauptsächlich den ausserhalb der Dattelsaison nicht sehr bedeutenden Verkehr mit den Levantehäfen besorgen wird, womit allerdings nicht ausgeschlossen ist, dass sie auch im Umladeverkehre eine Bedeutung für den Handel mit anderen Ländern erlangen könne. So langte z. B. mit dem Dampfer „Korniloff" eine in Smyrna umgeschiffte bedeutende Partie norwegischen Dattelkistenholzes in Basrah ein.

Ein mindestens ebenso bedeutendes Ereigniss stellt die in den letzten Tagen des Berichtsquartales in Angriff genommene *Errichtung von Agenturen zweier englischer Schiffahrtsgesellschaften* („The British India Steam Navigation Co., Ltd.", und „The Bombay and Persian Steam Navigation, Co., Ltd.") in *Kuweit* dar, welcher Hafen künftighin von den Dampfern beider Gesellschaften regelmässig angelaufen werden soll. Die seit Langem geplante Maassregel konnte nunmehr unter dem Schutz der anlässlich der jüngsten Wirren in Kuweit liegenden britischen Kanonenboote vollzogen werden. Kuweit, welches bekanntlich als Endpunkt sowohl der deutschen Bagdadbahn als auch des englischen Port Said-Wüstenbahnprojectes eine politisch-ökonomische Zukunft vor sich zu haben scheint, ist auch heute schon vom praktisch-commerciellen Standpunkte ein wichtiger Küstenplatz, von welchem aus ein bedeutender Handel mit Innerarabien sich vollzieht. Bisher fand diese Waarenbewegung — abgesehen von dem fallweisen directen Anlaufen Kuweits seitens einzelner Dampfer — von den Bahreininseln aus statt, wobei die zollpolitische Situation eine ziemlich unklare war, nachdem die ottomanische Regierung einerseits jene Inselgruppe trotz des von Grossbritannien aus geübten Protectorates nicht als Ausland betrachten will, andererseits aber in Kuweit selbst kein Zollamt besitzt, vielmehr duldet, dass der dortige Scheich einen Stückzoll von einem Maria Theresien-Thaler per Collo auf eigene Rechnung einhebe. Durch die erwähnte Errichtung der englischen Schiffahrtsagenturen dürfte die Regelung dieser Zollverhältnisse actuell werden und die ottomanische Zollverwaltung in die Lage kommen, sich — nach Wiederkehr normaler Verhältnisse — mit dieser Frage näher zu beschäftigen.

JEDNOTA K POVZBUZENÍ PRŮMYSLU V ČECHÁCH

CHRONIK.

Asien.

Asiatische Türkei. Aus Damaskus wird ein neuer Aufstand der Drusen gemeldet. Die Drusen überfielen und ermordeten die türkische Garnison in Horan-Litsch, plünderten die türkischen Dörfer in Dschebel-i-Safa aus und nahmen 8000 Stück Hornvieh mit sich in die Berge. Vier drusische Scheikhs, die der Sultan im vorigen Jahre begnadigt hat, betheiligten sich an dem Aufstande. Türkische Truppen, die man aus Damaskus absandte, wurden unter schweren Verlusten zurückgeschlagen. Auch Scheikh Talib nahm eine offensive Haltung ein. Diese Meldung wird von türkischer Seite als unrichtig bezeichnet und auf die von den türkischen Truppen von Zeit zu Zeit in das Drusengebiet unternommenen Streifzüge zurückgeführt, die den Zweck haben, das von den Drusen geraubte Vieh den rechtmässigen Besitzern zurückzuerstatten. — Im Sandschak Musch herrscht seit einigen Monaten eine ungewöhnliche Spannung zwischen Kurden und Armeniern. Die Ortschaft Pertak wird von den Kurden geplündert und eine Anzahl der Ortsbewohner erschlagen. Bewaffnete Kurden und Türken bedrohen die Armenier, und in den Dörfern der Umgebung wird eine Anzahl armenischer Einwohner von den Kurden getödtet und zahlreiche Armenier werden in die Gefängnisse von Musch abgeführt. Die Kurdenstämme Sotzkanli und Dschibranli überfallen unter dem Commando des Oberstlieutenants des zu den Regulären zahlenden Hamidiecorps, Ibrahim Pascha, die in der Nähe von Sassuw gelegenen armenischen Ortschaften und plündern und rauben. — Auch aus Mardin (Mesopotamien) werden grössere und in politischer Hinsicht beachtenswerthe Kämpfe zwischen kurdischen und arabischen Stämmen gemeldet, und wird der Kurdenchef Ibrahim Pascha als die Seele dieser Bewegung bezeichnet. Zwischen dem grossen Stamme Mellié, an dessen Spitze Ibrahim steht, und den mächtigen arabischen Stämmen Schamar und Abu-Assaf sind die Beziehungen schon seit Langem gespannt. Nach einem ergiebigen Beutezuge der Kurden gegen die Araber, wobei der Chef der Abu Assaf und dessen Sohn getödtet wurden, ordnet der Scheikh der Schamar, Fares Pascha, eine Zusammenziehung der Schamar in der Nähe von Mardin an, um gegen Ibrahim einen Rachezug zu unternehmen. Ibrahim benachrichtigt davon die türkischen Valis in Diarbekir, Kharput und Aleppo und verlangt ihre Hilfe. Auf Befehl von Constantinopel wird ihm Cavallerie und Infanterie zur Verfügung gestellt, und mit 7000 Mann, worunter auch der arabische Tribus Ibaa ist, zieht Ibrahim gegen die 10.000 Mann starken Schamar, denen sich auch die kurdischen Stämme Karagodschi und Schikan angeschlossen haben, zu Felde. Die Schamar werden in die Flucht geschlagen, doch will der Scheihk der Schamar, denen noch verschiedene andere arabische Stämme ihre Unterstützung angetragen haben, den Rachezug wieder aufnehmen, wenn sich auch der mächtige Stamm der Abu Raschid mit ihnen vereinigt hat.

Arabien. Eine 500 Mann starke, aus englischen und indischen Truppen zusammengesetzte Abtheilung geht von Aden nach einem etwa 70 Meilen von der Küste

entfernten Punkte im Innern ab, um das Fort Ad-Dareja zu zerstören, welches die Türken in dem Gebiete der Hauschadis, die unter englischem Protectorate stehen, errichteten. Nach einem geringfügigen Gefecht zieht sich die 400 Mann starke Besatzung des Forts zur Nachtzeit aus Ad-Dareja zurück, und das im Stiche gelassene Fort wird von den Engländern in die Luft gesprengt. Der Sultan ist über die Expedition ungehalten und verlangt Aufklärung, ob der Resident aus eigenem Antriebe oder auf Befehl der Regierung gehandelt hat.

Persien. Die persische Handelsflotte auf dem Kaspisee wird um fünf Dampfer vermehrt. — Die von einem russischen Unternehmer nachgesuchte Concession für den Strassenbau von Kaswin nach Dschulfa wird nicht ertheilt, weil die Concessionsforderung für Persien unannehmbare Bedingungen enthielt.

Afghanistan. Der Emir von Afghanistan soll sehr leidend sein.

Indien. Eine Bande von Mahsudis greift bei Gandola eine Wache von Sikhs an und verwundet und tödtet von diesen einige, wird aber zurückgeschlagen und verfolgt. Eine grössere Schaar von Mahsudis greift einen Militärposten in Dargai-Oba an, wird jedoch zurückgeschlagen. Die Mahsudis greifen auch eine Truppenabtheilung zwischen Uana und Tiarsa an, wobei Sepoys getödtet und verwundet und deren Waffen geraubt werden. Die Waziris zerstören die Telegraphenlinie zwischen Nagandi-Oba und Sarwakai auf eine Entfernung von zwei Meilen. Auf die Nachricht von einem bevorstehenden Einfall der Mahsudis werden 330 Mann indischer Truppen zur Absperrung der in den Bezirk Sarwakai führenden Pässe entsandt. Die Truppen entdecken eine starke Mahsudibande und greifen sie an; die Bande wird zersprengt, erleidet aber keine Verluste. — Der Scheikh Dschelal-Eddin hat in Peschawar auf Antreiben des türkischen Generalconsuls in Bombay einen panislamischen Verein begründet, der Spenden für die Mekkabahn sammeln soll.

China. Ein vom Kaiser und der Kaiserin-Witwe unterzeichnetes Edict, das in Tibet durch öffentlichen Anschlag bekannt gemacht wird, erklärt, dass die europäischen Mächte in Nordchina siegreich waren, und befiehlt, das Leben der Missionäre und der zum Christenthum bekehrten Chinesen zu schonen. Der Plan der Entschädigungszahlung seitens Chinas wird endgiltig angenommen; die Gesammtsumme der Entschädigungszahlung beträgt rund eine Million Taëls; die Tilgung der zur Auszahlung gelangenden Bonds beginnt im Jahre 1902 und nimmt die völlige Rückzahlung von Capital und Zinsen bis 1940 in Aussicht. England und Russland schliessen ein Compromiss, durch welches sie sich das Recht vorbehalten, die Verhandlungen über die gegenwärtig strittigen Punkte wieder zu eröffnen, falls sie es für nöthig halten. Es finden die Ernennungen für das auswärtige Amt statt, das an die Stelle des Tsungliyamen tritt. Durch ein Edict des Kaisers wird bekannt gemacht, dass die auswärtigen Angelegenheiten zukünftig als die wichtigsten Staatsgeschäfte angesehen werden sollen; das auswärtige Amt erhält den Vorrang vor sechs Aemtern, die früher einen höheren Rang als dieses einnahmen. Das Edict bestimmt auch, dass die Gesandten in der Halle empfangen werden sollen, welche bisher nur von nahen Verwandten des Kaisers betreten werden durfte. Der gesetzmässige Thronerbe Putschyn reist seinem Vater Prinz Tuan in die Gegend von Yulin an der nördlichen Grenze von Schansi nach, wo ein fremdenfeindliches Heer stehen soll. In Hsinghwa (District Fokien) brechen ernste, von einer geheimen Gesellschaft hervorgerufene Unruhen aus, und man befürchtet, dass die fremden Missionen in Mitleidenschaft gezogen werden. In Nutscheng (Provinz Kiangsi) sollen zwischen katholischen und protestantischen Chinesen Streitigkeiten ausgebrochen sein. Die sogenannte Vereinigung der Landleute soll aus 25.000 Mann gut bewaffneter Truppen bestehen, die sich zum grössten Theil aus früheren Boxern und entlassenen Soldaten zusammensetzen; sie erbeuten alle kaiserlichen Vorräthe, die von Peking über Land gesandt werden. Angesichts ihrer Erfolge in Tschili gegen die Truppen Lihungtschangs soll auch die Boxerbewegung in der Provinz Schantung wieder aufleben. 3.000 Mann kaiserlich-chinesischer Truppen unter Lu-Pen-Yuan werden bei Tschitschau, südöstlich von Paotingfu, von der „Gesellschaft der verbündeten Dörfer" besiegt. Die Unruhen in der Mandschurei dehnen sich weiter aus. Bei Schenyang an der Grenze von Petschlli in der Mandschurei soll ein Gefecht zwischen Eingeborenen und Mohammedanern stattgefunden haben, in welchem diese geschlagen wurden. Im Südosten der Mandschurei erleiden chinesische und russische Truppen durch Aufständische eine ernste Niederlage; die Letzteren zerstören jetzt die Telegraphenlinien. Die Russen führen die mandschurische Eisenbahn schnell zu Ende, und sie haben 50.000 Soldaten zu ihrer Vertheidigung. Lihungtschang will alle chinesischen Soldaten aus der Mandschurei zurückziehen, damit durch Zusammenstösse zwischen den beiderseitigen Truppen keine Schwierigkeiten entstehen. Die chinesischen Soldaten vereinigen sich mit den Banditen, um die Einwohner zu plündern. In der Nähe der Stadt Tschuaj Schenhsian findet ein Gefecht zwischen Russen und einer Bande Tungusen statt. Die russische Civilverwaltung in Niutschwang bereitet eine Ankündigung vor, durch die die Uebernahme Niutschwangs durch Russland ausgesprochen wird und die beim Empfange des amtlichen Schriftstückes aus Peking veröffentlicht werden muss.

Korea. Die chinesischen Truppen ziehen sich zurück, so dass zur Zeit die Bedrohung der koreanischen Grenze aufgehoben ist. Aufrührerische Chinesen überschreiten den Yalufluss, werden aber von den koreanischen Truppen zurückgeworfen. Auf der Insel Quelpart haben zehn Tage lang zwischen katholischen Missionären, Missionsschülern und der Bevölkerung neuerdings blutige Zusammenstösse stattgefunden 15 Eingeborene und gegen 300 Missionsschüler sind im Kampfe gefallen. Die Schuld davon soll auf die katholischen Missionsschüler fallen, da mit ihrer Unterstützung die Steuereinnehmer ungesetzlich hohe Steuern von den Eingeborenen erhoben hätten. Es geht das Gerücht, dass die Japaner die Insel Kanhua besetzen und die Koreaner von dort vertreiben wollen. Korea verlangt von Japan, dass es seine Postämter in Korea schliesse und seine Beamten zurückberufe. Der Kaiser von Korea verbietet die Ausrüstung der koreanischen Garde mit japanischen Gewehren.

Philippinen. Der Philippiner-General Bellarmino ergibt sich mit 1000 Mann den Amerikanern. Entgegen der Meldung, dass der Aufstand auf den Philippinen, mit Ausnahme auf der Insel Cebu, gänzlich erloschen sei, wird berichtet, dass im Norden der Insel Luzon immer noch der Bandenführer Malvar gegen die Amerikaner im Felde stehe. General Shafter, der gegenwärtig das Commando auf den Philippinen führt, ersuchte Aguinaldo, dessen Verkehr mit Malvar den Amerikanern bekannt war, Letzteren zum Nachgeben zu bewegen. Aguinaldo verweigerte dies und erklärte, dass er seinen Treueid gegen die Amerikaner als erzwungen und daher als nichtig betrachte.

Afrika.

Marokko. Die Frau und das Kind spanischer Nationalität, die vor zwei Monaten von der kleinen Stadt Arsila, 30 *km* von Tanger, geraubt wurden, befinden sich noch in der Gefangenschaft der Gebirgsstämme. Diese sind nur dem Namen nach unter der Herrschaft des Sultans, in Wirklichkeit aber vollkommen unabhängig, so dass der Sultan nicht die Macht hat, die Herausgabe der Gefangenen durchzusetzen. — Da in Tanger während einer religiösen Festlichkeit drei Europäer von den Eingeborenen mit Steinen beworfen werden, beschliesst das diplomatische Corps, die Aufmerksamkeit des Sultans auf die Gefahren zu lenken, welche mit den Umzügen

bei religiösen Festlichkeiten verbunden sind, und dahin zu wirken, dass die religiösen Aufzüge in Tanger, als dem Sitze des diplomatischen Corps, untersagt werden.

Abessynien. Der Negus ermächtigt Major Ciccodicola, eine Telegraphenlinie zwischen Massaua und Addis Abeba zu errichten, und ertheilt einem Franzosen die Concession zum Bau einer Tramway zwischen Addis Abeba und Addis Halem.

Senegal. Die sogenannte sudanische Eisenbahn, die bestimmt ist, zwischen dem Senegalfluss und dem oberen Niger eine 557 *km* lange Schienenverbindung herzustellen, ist in den letzten Monaten um weitere 30 *km* bis Badugu (267 *km*) mit der Schienenlegung weiter gefördert. — Es verlautet, dass Frankreich seine Truppen im Senegal zurückziehe.

Aegyptischer Sudan. Die Besitzergreifung des Bahr-el-Ghazal durch die Engländer ist eine vollzogene Thatsache. Die Ende 1900 von der Sudanregierung ausgesandte Expedition Sparke's hat in Meschra er-Rek und an anderen Punkten starke Militärposten eingerichtet. Dem fremden Handel und Verkehr bleibt die Provinz streng verschlossen.

Nord-Nigeria. In Argunga wird der Lieutenant C. V. Keyes ermordet. Der in Ilo commandirende Officier bricht nach der Gegend von Argunga auf, um den Thatbestand zu erforschen.

Britisch-Ostafrika. Der „tolle Mullah", der Führer der Reste der von Kitchener zwischen dem Blauen und dem Weissen Nil vernichteten Derwischarmee, wird von den Engländern in einem scharfen Kampfe geschlagen. Der Feind hatte 70 Todte; auch die Engländer haben Verluste.

Kamerun. Der neue Balihäuptling hat nach Buëa eine Gesandtschaft, zwei Dolmetscher und zehn Mann, zum deutschen Gouverneur gesandt, um amtlich zu melden, dass der Häuptling Garega gestorben sei und dass sein Sohn Mbo unter dem Namen Fongang die Nachfolge angetreten habe; er verspreche, immer ein treuer Anhänger der deutschen Regierung zu sein und auch stets Arbeiter zu liefern. — Lieutenant Strümpell ist nach Anlage der Station Tinto mit zwei weissen Unterofficieren und 50 farbigen Soldaten nach Banti und Bali aufgebrochen, um auf der Balistrasse endgiltig Ordnung herzustellen. In Tinto ist ein Unterofficier mit zehn Soldaten als Wache zurückgelassen worden. Der Bau der Station schreitet rüstig vorwärts. — Bei einer Besichtigungsreise in die Bambuko-Landschaft am nordwestlichen Abhange des Kamerungebirges wurde der Bezirkshauptmann Meyer im Urwalde trotz 15 Soldaten Bedeckung überfallen und durch aus dem Hinterhalt abgegebene Schüsse schwer verletzt; drei Polizeisoldaten wurden todtgeschossen. — Der in der Gegend von Yaunde in Folge der Ermordung des Stationsleiters Lieutenants Lequis unternommene Strafzug des Hauptmanns von Schimmelpfennig ist beendet.

Französisch-Congo. Hauptmann Loeffer, der Verwalter des Gebietes am oberen Sanga, ist mit 45 senegalischen Soldaten und 150 Trägern nach dem Tschadsee aufgebrochen.

Congostaat. Im Uelledistricte tritt wieder allmälig Ruhe ein. Major Lahage ist mit 500 Mann abmarschirt. Der Aufstand der Budschas ist ganz beendet und die Anführer ergaben sich. — Die Sangos, die sich seit der Ermordung eines Agenten des Reuter'schen Bureaus im Dschumagebiete aufhalten, empören sich in grossen Schaaren und suchen das portugiesische Congogebiet zu passiren. — In den Bezirken am oberen Congo sind umfassende militärische Operationen im Gange. Es hat sich erwiesen, dass von den Soldaten, die vor einigen Jahren gemeutert hatten, noch etwa 1000 wild umherschweifen. Auf ihren Zügen nach Süden sind sie bis in die Gebirge um den Kissale-See gedrungen, haben sich dort festgesetzt und brandschatzen die umwohnenden Stämme. Eine Strafcolonie von 700 Mann unter Hauptmann Malfeyt, die sie verfolgt, hat ihre Basis an der Mündung des (dem Tanganyika-See entfliessenden) Lukuga in den Congo, eine andere von 170 Mann steht schon an dem in den See einfliessenden Lualaba, eine andere von 200 Mann befindet sich in Kilwa am Moero See. Auch Vorposten sind gebildet, und man hofft, die Empörer ganz einzuschliessen und an dem Uebertritt auf britisches Gebiet zu hindern. Die Operationen begannen im April.

Südafrikanische Republik. Die kürzlich erfolgte Gefangennahme der Mitglieder der Regierung des Oranje-Freistaates und die Wegnahme der Papiere der Regierung soll auf die Buren einen tiefen Eindruck gemacht haben, und es soll ihrerseits der Wunsch bestehen, dass die Ruhe bald wieder hergestellt werde. Kämpfe und Gefechte finden statt bei Whittlesea (südlich von Queenstown), südwestlich von Conway, bei Bugspruit, bei Houtkop, südlich von Bloemfontein, in der Nähe von Jamestown, in den Bergen bei Cradock, in der Nähe von Reitzburg und bei Wolmaran. Die Engländer werden gezwungen, Bremersdorp zu räumen.

Deutsch-Südwestafrika. Auf der Eisenbahn von Swakopmund nach Windhock, die eine Gesammtlänge von 385 *km* erhalten soll, ist die Geleislegung bis zum 266. *km*, also auf über zwei Drittel der Strecke beendigt; der Telegraph nach Windhock hat den 270. *km* erreicht.

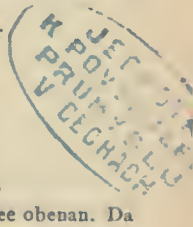
Madagaskar. Die Lage in Süd-Madagaskar, die bereits seit langer Zeit viel zu wünschen übrig liess, hat sich plötzlich gefährlich zugespitzt. Die ganze Berggegend an der Grenze der Provinzen Betsileo, Tarafangana und Bavas ist in vollem Aufruhr. Seit Mitte Juni sind zahlreiche Truppen dorthin gesandt worden, die unaufhörlich Kämpfe zu bestehen haben, ohne dass sie den Aufstand zu dämpfen vermögen. Es wird daher wieder zu einer grossen Expedition kommen müssen. In der Gegend von Fianavantsva allein betragen die französischen Verluste in den letzten zwei Monaten 17 Todte und 78 Verwundete. Die Operationen gestalten sich wegen des rauhen und gebirgigen Terrains überaus schwierig. Die Nachrichten aus den anderen Theilen der Insel sind befriedigend, auch aus dem Sakalavenlande, dessen völlige Unterwerfung fast ganz durchgeführt ist.

MISCELLEN.

Der Handel von Haiti. Einem deutschen Consularberichte aus Port au Prince entnehmen wir:

Statistische Angaben über den Werth der Ein- und Ausfuhr werden nicht veröffentlicht. Um daher ein annäherndes Bild hierüber zu erhalten, können nur ungefähre Berechnungen benützt werden. Dieselben ergeben für die letzten fünf Jahre folgendes Bild:

Jahr	Einfuhr Millionen Mark	Ausfuhr Mark
1900	28¾	56
1899	17¼	47¼
1898	17	54
1897	26¾	52¾
1896	25½	38¾



Im Handelsverkehre steht die Ausfuhr von Kaffee obenan. Da bei vermehrter Ausfuhr im Berichtsjahre die Preise für Kaffee auf dem Weltmarkte bis etwa in die Jahresmitte eine Steigerung erfuhren, so war im Geschäftsleben eine um so grössere Lebhaftigkeit zu verzeichnen, als auch andere Ausfuhrwaaren eine Zunahme aufwiesen. Die Einfuhrhäuser konnten ihre Bestände zu guten Preisen verkaufen und wurden dadurch zu grösseren Bestellungen veranlasst. Im Spätjahre fielen aber die Kaffeepreise und es wurde wenig von der neuen Ernte auf den Markt gebracht. Theils wird dies einer weniger ergiebigen Ernte zugeschrieben, theils aber auch dem Bestreben der Landbewohner, ihre Ernte vorläufig zurückzuhalten, um bessere Preise abzuwarten. In Folge dessen wurden die Einkäufe möglichst eingeschränkt so dass die Hoffnungen der Importeure auf beschleunigten Absatz nicht in Erfüllung gingen und am Schlusse des Jahres grosse Bestände an Einfuhrwaaren zur Verfügung standen.

JEDNOTA
K POVZNESENI
PRUMYSLU

Die Statistik weist eine Erhöhung der Kaffeeausfuhr um 52.503 *q* bei einer Gesammtausfuhrmenge von 360.614 *q* für das Erntejahr vom 1. October 1899 bis 30. September 1900 auf. Die Einkaufspreise setzten mit 10—11½ Gourdes für 50 *kg* im Jänner ein; Februar und März brachten um 1 Gourde höhere Notirungen, im April bis Juni trat ein geringer Rückschlag ein, der sich später noch verstärkte, so dass bis zum October wieder die Anfangspreise galten; im November notirte man 9½—10¾ Gourdes und im December 8½—9½ Gourdes. Die Verschiffungen sind fast ausschliesslich nach Europa gerichtet, und zwar vielfach auf Order nach Hâvre. Von den dorthin verladenen Sendungen bleiben etwa 60 Percent in Frankreich, während 30 Percent nach Deutschland und etwa 10 Percent nach Belgien gehen. Von der neuen Ernte sind in den vier ersten Monaten etwa 35 000 *q* weniger auf dem Markte erschienen als im Jahre vorher; man befürchtet, dass die neue Ernte nur etwa 300.000 *q* liefern wird.

Die Cacaoausfuhr hat während des Erntejahres um 926 *q* abgenommen und bezifferte sich auf 21.124 *q*. Die Verladungen aus Cap Haiti nahmen ganz bedeutend zu, während die aus Port au Prince nicht unwesentlich nachliessen. Die Preise hielten sich auf 20—25 Gourdes für 50 *kg*.

Die Blauholzverschiffungen erreichten 53.033 *t* oder 11.615 *t* mehr als im Vorjahre. Allerdings zeigt die Ausfuhr von Blauholzwurzeln einen Abschlag um 1225 *t* auf 43.478 *t*. Die Preise für 1000 Pfund Blauholz setzten mit 5—9 Gourdes je nach der Beschaffenheit im Jänner ein. Sie hielten sich auf dieser Höhe mit etwas steigender Tendenz, bis im Juni 7—11¼ Gourdes bezahlt wurden. Im October erfolgte ein Rückschlag auf 5 bis 9 Gourdes. Am Jahresschluss standen die Preise auf 5—7¾ Gourdes, wodurch die Geschäfte sehr eingeschränkt wurden. Blauholzwurzeln wurden im Jänner mit 5½ Gourdes bezahlt, später trat eine Steigerung ein, bis im Juni 8½ Gourdes erreicht wurden. Diese Preise hielten sich bis in den September; Ende dieses Monates wichen sie aber, so dass am Jahresschlusse wieder die Anfangspreise gezahlt wurden.

Gegenwärtig sind die Preise so sehr herabgegangen, dass unter Berücksichtigung des Ausfuhrzolles und der bedeutenden Frachtkosten nach den Hafenplätzen Verschiffungen nur wenig lohnend erscheinen. In Folge der weiteren Verbreitung künstlicher Ersatzstoffe dürfte auf eine Besserung kaum zu rechnen sein.

Die gewährten höheren Preise von 9—10 Gourdes für 50 *kg* Baumwolle veranlassten die Landleute zu grösserem Eifer in der Einsammlung. Es wurden 2890 *q* mehr verschifft, so dass 10.250 *q* zur Versendung gelangten.

In der Ausfuhr ist eine Zunahme noch bei folgenden Waaren zu verzeichnen: Mahagoniholz, Pockholz, Schildpatt, Häute, Rum, Honig, Wachs, Mais, Stärke und Kaffeeabfälle. Eine Verminderung dagegen trat ein bei Gelbholz und Guajakharz.

Schnitt-, Luxus- und Kurzwaaren wurden in erheblich gesteigertem Maasse namentlich aus Deutschland, Frankreich und den Vereinigten Staaten von Amerika eingeführt, wobei insbesondere die billigen Waaren auf Absatz rechnen konnten. Der Bedarf war aber, wie oben erörtert, überschätzt worden, so dass am Jahresschlusse grössere Bestände auf Lager verbleiben.

Eisenwaaren für Haushaltung und Landbau werden hauptsächlich aus den Vereinigten Staaten von Amerika bezogen, ebenso auch Möbel, Wagen, Geschirre nebst Zubehör und Sattelzeug.

Streichhölzer liefert meistens Deutschland.

Der Absatz von Holz war in Folge geringer Bauthätigkeit vermindert. Der Bedarf wurde durch die Vereinigten Staaten von Amerika gedeckt.

Die Einfuhr von leeren Kaffeesäcken entsprach der Nachfrage. Man verlangt nur beste Waare, die aus Deutschland, den Niederlanden, Grossbritannien und Frankreich nach Haiti gelangt. Namentlich die niederländischen Jutegewebe sind sehr beliebt. Der Hauptantheil an der Einfuhr aus den Vereinigten Staaten von Amerika entfällt auf Nahrungsmittel. Mehl, Salzfleisch, Salzfische, geräucherte Häringe, Kochbutter, Schmalz, Speck u. dgl. werden ganz ausschliesslich von dort bezogen. Die Absatzverhältnisse sind aber so kleinlich, dass in den Nebenhäfen die Verzögerung der Ankunft eines fälligen Schiffes bisweilen völligen Mangel an derartigen Lebensmitteln bewirkt.

Schälreis wird insbesondere aus Deutschland eingeführt. Man behauptet aber, dass der im Lande geerntete Reis ungeachtet seiner gelblichen Färbung bei der Landbevölkerung immer mehr Eingang findet.

Wein, Spirituosen und Biere werden hauptsächlich aus Deutschland und Frankreich geliefert. Im Allgemeinen sind nur die billigsten Sorten bevorzugt. Eine Ausnahme macht deutsches Bier, das auch in seinen besseren Marken auf gute Nachfrage rechnen kann.

Der Verbrauch von Seife ist verhältnissmässig bedeutend, wird aber grösstentheils durch eine in Port au Prince bestehende Seifensiederei gedeckt, die an 20.000 Kisten im Monate herstellen soll.

Die Ausgabe von Papiergeld wird ebenso wie im Vorjahre auf 3,469.390 Gourdes bewerthet. Es sind nur Banknoten zu 1 und 2 Gourdes vorhanden, was dadurch erklärt wird, dass diese Scheine bei der Landbevölkerung am beliebtesten sind. Bei dem wenig ausgebildeten Checksystem ist die Benützung dieser kleinen Zahlungsmittel im Grossverkehre oft sehr zeitraubend. Die Wechselcurse sind auf Haiti vielfachen Schwankungen unterworfen. Merkwürdigerweise erzielen aber Wechsel in Francswährung häufig ganz besonders günstige Curse, welche nur zum Theile durch den hohen Umrechnungscurs von 5⅓ Frs. gleich 1 $ zu erklären sind.

Ein indischer, Pflanzenfett und Harz liefernder Baum. Ueber den weissen Dammerbaum, welcher ein talgartiges Fett und Harz liefert (aus welch letzterem ein ausgezeichneter Lack erzeugt wird), macht ein Bericht des k. und k. Consulates Madras nachstehende Mittheilungen: Der Vorgang behufs Gewinnung des Oeles, welches selbst in heissen Ländern gleich erstarrt, ist folgender: Der gereinigte Samen wird geröstet und hierauf zu einem Brei zerrieben. $^{5}/_{12}$ dieser Masse wird in $^{12}/_{12}$ Wasser so lange gesotten, bis sich das Fett an der Oberfläche sammelt. Nach Abschöpfen desselben ist die Masse gut zu rühren, am folgenden Morgen das zu Tage getretene Fett zu entfernen und damit so lange fortzufahren, bis sich kein Oel mehr auf der Oberfläche zeigt.

Die auf diese Art gewonnene Masse gleicht einer Mischung von Oel und Wachs, ist eine concrete brennbare Substanz, welche sich nach Abkühlung sofort verhärtet, gewöhnlich weiss, manchmal aber auch gelblich aussieht.

Dieses Oel oder, richtiger gesagt, dieser Talg würde sich zur Seifenfabrication vorzüglich eignen und wird von indischen Eisenbahngesellschaften bereits zum Schmieren der Achsen etc. verwendet.

Das von diesem Baume nebstbei gewonnene Harz ist im Handel in flüssigem Zustande unter der Bezeichnung pincy varnich, wenn eingetrocknet als pincy dammer oder Indian copal bekannt. Die Farbe variirt zwischen blassgrün und dunkel bernsteingelb und zeichnet sich vor allen in Indien bekannten Harzen durch die besondere Härte aus, löst sich in Terpentin und anderen Oelen und ist absolut wasserfest.

Wird das Harz in Terpentin gelöst, so erhält es eine milchartige Farbe, die sich nach einem Zusatze von pulverisirter Holzkohle und vorsichtiger Filtrirung in eine durchsichtige wasserklare Substanz verwandelt, welche leicht auftragbar ist, schnell trocknet und die besten importirten Lacke an Güte übertrifft.

Mit Oel oder Wachs gemischt, erzielt man eine ausgezeichnete Salbe, welche von den eingebornen Aerzten als probates Mittel gegen rheumatische Schmerzen angewendet wird.

Aus dem Harze verfertigen die Eingebornen auch Perlen, welche in der Farbe und Elektricität von echtem Bernstein nicht zu unterscheiden sind.

Ausser den beiden eingangs erwähnten Producten liefert der pincy oder weisse Dammerbaum, der in die Kategorie der Vateria malabarica gehört, noch die Rinde, welcher die Eigenschaft innewohnt, die Gährung hintanzuhalten, und das Holz, das sehr dauerhaft und gegen Insecten widerstandsfähig ist.

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER.

DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE
VORMALS CH. REISSER & M. WERTHNER.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Giltig ab 1. Juni 1901. **FAHRPLAN.** Giltig ab 1. Juni 1901.

S. Z. 4/a I. II. III.	S. Z. 4 I. II. III.	P. Z. 14 I. II. III.	P. Z. 8 I. II. III.	P. Z. †16 I. II.	P. Z. 12 I. II. III.	S. Z. 2/b I. II.	S. Z. 2 I. II. III.	P. Z. 10 I. II. III.	S. Z. 6 I. II. III.			P. Z. 13 I. II. III.	S. Z. 8 I. II. III.	S. Z. 3/a I. II. III.	P. Z. 7 I. II. III.	P. Z. †15 I. II	P. Z. 9 I. II. III.	S. Z. 5 I. II. III.	S. Z. 1/b I. II.	S. Z. 1 I. II. III.	P. Z. 11 I. II. III
740	815	910	110	350	430	700	825	810	945	ab	Wien (Südbahnhof)	an	758	850	945	635	900	405	830	645	915	105
e810	.	948	e144	.	508	.	e856	936	.	an	Baden		714	.	914	559	.	330	.	.	.	1227
834	902	1032	211	438	537	751	924	1021	1036	⋘	Wiener-Neustadt	⋘	629	758	852	522	810	301	731	555	824	1152
1012	1038	1253	422	610	752	930	1109	1208	1210		Semmering		429	646	731	319	650	101	616	411	708	1002
1035	1059	123	454	635	821	951	1130	129	1231		Mürzzuschlag		352	620	700	231	618	1213	550	412	637	925
1109	.	225	554		911			.			Neuberg		.	335	612	.	530	1119			530	.
1119	.	236	609		931	.	.	259	.		Kapfenberg		221	.	557	1247		1021	.	.	.	816
143	.	.	836		.	.	.	.	.		Au Seewiesen		1150	.	405	.		.	.	.		515
1126	1143	243	620		938	1039	1218	308	115		Bruck a. d. M.		215	523	550	1235		1007	451	314	534	809
1145	.	343	819		1051	1238	.	415	.		Leoben		140	.	520	1119		911	.	.	455	619
235	.	803	.		.	.	.	950	.		Eisenerz		1025	.	1025	528		538	.	.	.	.
216	.	556	.		141	214	.	703	.		Selzthal		1030	.	317	835		.	.	.	237	237
759	.	352	.		808	808	.	600	.		Wörgl		1201	.	849	1046		.	.	.	746	746
920	.	525	.		919	919	.	750	.		Innsbruck		1025	.	740	858		.	.	.	633	633
427	.	1027	.		637	718	.	1120	.		Villach		558	.	1220	451		.	.	.	928	.
1105	.	.	.		.	210	.	1028	.		Venedig			.	445	510		.	.	.	210	.
	1215	430	818		1100	1139	120	504	213		Graz		1235	420		1003		805	349	207	431	613
	150	639	1028			.	.	658	.		Spielfeld		1013	320		826		601	.	.	.	
	432	756	.			.	.	813	.		Purkla (Gleichenb.)		.	1031		517		448	.	.	.	
	630	.	.			.	.	1017	.		Luttenberg		.	840		310		.	.	.	.	
	214	715	1112			1253	236	741	323		Marburg (Hptbhf.)		910	256		740		527	230	1250	310	
	645	1132	617			.	617	108	617		Klagenfurt		545	1009		215		1148	1148	735	1148	
	815	101	712			.	712	237	712		Villach		.	835		1245		1056	1056	518	1056	
	105	738	1046			.	1016	721	1046		Tohlach		.	.		714		747	747	101	747	
	600	1203	145			.	145	1116	145		Bozen Gries		.	.		1245		419	419	840	419	
	745	155	300			.	300	.	300		Meran		.	.		.		301	301	640	301	
	744	130	313			.	313	.	313		Trient		.	.		1058		249	249	721	249	
	820	212	357			.	357	.	357		Mori		.	.		937		214	214	641	214	
	950	329	509			.	509	.	509		Arco		.	.		813		107	107	.	107	
	1008	346	526			.	526	.	526		Riva		.	.		758		1230	1230	.	1230	
	1023	420	605			.	605	.	605		Verona		.	.		635		1155	1155	455	1155	
	239	751	1209			.	305	828			Pragerhof		851	229		658		432		.	238	
	313	853	349			.	349	939			Pettau		722	145		529		156		.	156	
	344	941	140			209	412	1003			Cilli		728	129		521		250		1131	136	
	416	1019	224			239	442	1012			Steinbrück		653	1257		440		205		1101	100	
	748	.	.			.	724	420			Agram		.	750		1254		910		.	940	
	533	1157	431			350	553	1248			Laibach		530	1129		251		1215		932	1151	
	726	326	723			541	743	323			St. Peter in Krain		243	952		1240		914		815	1015	
	937	.	917			917	917	..			Abbazia-Matt.		.	808		.		541		531	823	
	958	.	938			938	938	.			Fiume		.	742		.		500		500	752	
	1110	.	100			.	100	915			Pola		.	520		.		200		200	615	
	834	520	942			642	900	451			Nabresina		1237	832		1051		715		706	850	
	.	1017	630			*1047	.	930			Venedig via Cerrignano		.	.		525		1020		1020	.	
	1000	846	1118			816	1008	634			Görz		.	705		525		524		524	657	
	1152	.	616			.	210	1105			Venedig via Cormons		.	1135		445		1035		1035	210	
	559	.	.			.	559	205			Bologna		.	630		200		450		451	1035	
	1045	.	.			.	1045	634			Florenz		.	300		910		1050		1050	610	
	610	.	.			.	610	110			Rom		.	930		230		940		940	1110	
	700	.	.			.	136	635			Neapel		.	1105		858		1107		1105	600	
	1159	.	1125			.	735	615			Mailand		.	610		1125		.		.	735	
	.	.	.			.	1145	1012			Genua		.	835		635		.		.	303	
	.	.	.			.	1018	637			Nizza		.	1220		.		.		.	325	
	900	615	1025			710	940	535		an	Triest	ab	1130	800		955		600		635	815	

Die **Nachtzeiten** von 600 Abds. bis 559 Früh sind durch **Unterstreichen** der Minutenziffern bezeichnet.	650	740	1050	1120	215	530	ab	Wien (Südbahnhof)	an	855	952	140	507	533	935	1150	Die links von den Stationsnamen stehenden Zeitangaben sind von oben nach unten, die rechts stehenden von unten nach oben zu lesen.
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	922	1040	1252	300	511	805	an	Sopron		601	723	1102	120	330	627	826	
	1055	1235	207		718	946	⋘	Szombathely	⋘	400	550	900		209	437	648	
	135	340	408		1022			Nagy-Kanizsa		1250		600		1220	200		
	845	919	845					Zágráb		739				707	.		
	440	711	648					Barcs		930				850	1110		
	1000	120	.		.		an	Pakrácz	ab	250					600		

*) Kürzeste Verbindung Wien-Venedig.

Schlafwagen (I. Classe): Calais-Ostende-Wien-Triest (Wien ab 700, Wien an 645), Wien-Abbazia-Fiume via St. Peter (Wien ab 825, Wien an 915), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala (Wien ab 915, Wien an 8 0).

Directe Wagen (I., II. Classe): Wien-Leoben-Venedig-Mailand, Wien-Klagenfurt-Villach, und Wien-Pontafel (auch III. Classe) (Wien ab 740, Wien an 945), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala, Wien-Marburg-Franzensfeste (Wien ab 945, Wien an 830), Wien-Marburg-Lienz (Wien ab 815, Wien an 850), Wien-Abbazia, Fiume (Wien ab 815, 825, Wien an 850, 915), Wien-Görz-Cormons, Wien-Pola (Wien ab 815, Wien an 850), Wien-Görz-Udine (Wien ab 825, Wien an 915), Wien-Leoben-Pontafel (Wien ab 840, Wien an 635), Wien-Sopron-Pécs-Essegg (Wien ab 650, Wien an 935), Wien-Sopron-Zákány-Agram und Wien-Sopron-Zákány-Barcs (Wien ab 1050, Wien an 535), Wien-Sopron-Kanizsa-Barcs (Wien ab 740, Wien an 855).

Fahrpläne sämmtlicher Linien im Taschenformat sind bei den Bahnhof-Cassen, jene für die Wiener Localstrecken auch in den Tabak-Trafiken käuflich zu haben.

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements

WIEN

II., Czerningasse Nr. 3, 4, 5 und 7

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für **Petroleum, Gas, Oel** und elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher **gratis** und **franco**.

Export nach allen Weltgegenden.

Im Verlage des k. k. Oesterr. Handels-Museums erschienen:

MAROKKO.

Von

Dr. H. SCHWEGEL

k. u. k. Consular-Attaché.

Preis 3 Kronen.

HAMBURG.

Jahresbericht des k. u. k. General-Consulates in Hamburg für das Jahr 1898, erstattet

von

OTTO v. LIEDER D'ELLEVAUX

k. u. k. Vice-Consul.

Preis 4 Kronen.

Zu beziehen durch die Administration des k. k. Oesterr. Handels-Museums sowie durch alle Buchhandlungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sommer 1901.

Kürzeste und bequemste

Schnellzugs-Verbindungen.

Sommer 1901.

Giltig vom 1. Juni 1901.

Wien S.-Bhn.-Italien (Abbazia-Mattuglie-Görz-Triest).

7 00	8 15	8 25	ab	**Wien S.-Bhn.**	an	9 15	8 50	6 45
9 17	9 37	9 17	an	**Abbazia-Matt**	ab	8 23	8 08	5 31
9 38	9 58	9 33		**Fiume**		7 52	7 42	5 01
7 10	9 00	9 40		**Triest**		8 15	8 00	6 35
8 46	10 00	10 03		**Görz**		6 57	7 05	5 24
*10 17	.	2 10		**Venedig**		2 10	11 35	*10 20
.	.	7 35		**Mailand**		7 35	6 10	
.	.	10 15		**Florenz**		6 10	3 00	
.	.	6 40		**Rom**		11 10	9 30	
.	.	1 36	an	**Neapel**	ab	6 55	11 15	

* Via Cervignano.

Brenner-Route.

*10 15	10 25	11 00	ab	**Berlin**	an	6 10	*8 15	6 48
12 35	1 13	1 00		**Leipzig**		3 21	5 50	4 51
—	11 25	10 31		**Dresden**		5 02	—	7 50
8 11	11 11	10 10		**München**		5 05	10 03	6 40
11 33	2 59	1 43	ab	**Innsbruck**	an	12 45	6 59	2 33
3 10	7 14	6 00	an	**Bozen-Gries**	ab	8 40	3 06	9 14
4 50	8 52	7 45		**Meran**		6 40	1 42	8 15
4 19	8 38	7 44		**Trient**		7 21	1 53	7 58
—	9 09	8 21		**Roveredo**		6 51	—	7 23
6 05	11 02	10 23		**Verona**		4 55	11 55	4 50
—	6 15	2 25		**Mailand**		11 25	—	1 05
—	6 34	6 03		**Florenz**		9 10	—	6 10
—	1 10	11 25		**Rom**		2 30	—	11 10
—	6 45	7 00	an	**Neapel**	ab	8 53	—	6 00

* Nord-Süd-Expresszug (Luxuszug).

Ostende-Wien-(Triest-) Expresszug.

täglich	10 00	ab	**London**	an	4 48	täglich
	4 48		**Ostende**		9 50	
	7 00		**Wien S.-Bhn.**		6 45	
	9 17		**Abbazia-Matt.**		5 31	
	9 38	an	**Fiume**	ab	5 00	
	7 10	an	**Triest**	ab	6 35	

Directer Schlafwagen-Verkehr nach und von Triest.

Wien-Südtirol (Meran-Arco-Riva).

9 45	ab	**Wien S.-Bhn.**	an	8 30
7 12	an	**Villach**	ab	10 56
1 45		**Bozen-Gries**		4 19
3 00		**Meran**		3 01
3 13		**Trient**		2 49
3 18		**Roveredo**		2 22
3 57		**Mori**		2 14
5 09		**Arco**		1 07
5 26		**Riva**		12 50
4 14	an	**Ala**	ab	1 57

Ungarn-Tirol.

10 00	8 00	8 00	ab	**Budapest**	an	9 53	9 20	6 32
1 08	6 45	6 17	an	**Klagenfurt**	ab	11 48	10 09	2 15
2 37	8 15	7 12		**Villach**		10 56	8 35	12 45
2 33	7 09	4 23		**Innsbruck**		2 59	.	1 43
6 40	1 10	9 20		**München**		11 11	.	10 10
11 16	6 00	1 45		**Bozen-Gries**		4 19	.	12 45
.	7 45	3 00		**Meran**		3 01	.	.
.	7 44	3 13		**Trient**		2 49	.	10 58
.	8 21	3 18		**Roveredo**		2 22	.	10 10
.	8 29	3 57		**Mori**		2 14	.	9 57
.	9 50	5 09		**Arco**		1 07	.	8 13
.	10 08	5 26		**Riva**		12 50	.	7 56
.	8 46	4 14	an	**Ala**	ab	1 57	.	9 34

St. Petersburg-Wien-Nizza-Expresszug

(Wien S.-Bhn.-Nizza-Cannes).

Verkehrt von Mitte November bis Ende April.

Sonntag Montag	9 10	ab	**St. Petersburg**	an	11 30	Samstag Freitag
	6 35	ab	**Warschau**	an	2 03	
täglich	11 25	ab	**Wien S.-Bhn.**	an	6 00	täglich
	3 20	an	**Leoben**	ab	2 10	
	1 20		**Venedig**		3 16	
	6 10		**Mailand**		10 50	
	2 22		**Nizza**		12 06	
	3 03	an	**Cannes**	ab	11 18	

DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXVII. Jahrgang. WIEN, SEPTEMBER 1901. Nr. 9 Beilage.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:
Ganzjährig K. 10·—, M. 10·—, Frs. 12·50 ohne Postversendung.
„ K. 11·20, M. 11·20, Frs. 14·— mit „

Insertionsbedingungen:
Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite K. 10·—.

K. K. CONSULAT POLA PRÄSENTIRT ZU CECHACH

Im Verlage des k. k. österr. Handels-Museums

erscheint jeden Donnerstag die volkswirthschaftliche Wochenschrift

„Das Handels-Museum“

mit der Beilage

Monats- und Quartalsberichte der k. und k. österr-ungar. Consularämter.

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd“.

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Triest—Kobe.

(Indien—China—Japan.) Sechs Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung Fiumes) am 7. der Monate Februar, März, April, November, December, Jänner (1902) über Port Saïd, Suez, Aden direct nach Colombo, dann weiter nach Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe. — Sechs weitere Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung Fiumes) am 25. der Monate April, Mai, Juni, Juli, August und September. Auf diesen Fahrten werden ausser den obengenannten auch noch die Häfen von Karachi und Bombay (zwischen Aden und Colombo) berührt.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten in den Zwischenhäfen, angenommen Bombay, können nach Umständen verfrüht oder verspätet werden. Der Aufenthalt in Fiume bei der Rückfahrt wird nach Massgabe der Ein- und Ausladung auf die unbedingt nothwendige Zeit verlängert oder verkürzt. Ausser den in der Fahrordnung bezeichneten Echellen können noch auf der Hin- oder Rückfahrt nach Bedarf indo-chinesische, japanesche oder birmanische Häfen, sowie Manila angelaufen werden, und wird in diesem Falle die eventuelle Verzögerung nach Thunlichkeit hereingebracht werden.

Triest—Bombay.

(Directer Dienst.) Zwölf Abfahrten im Jahre von Triest, und zwar am 3. jedes Monates mit Ausnahme von Juli, ferner am 15. März, mit Berührung der Häfen von Port Saïd, Suez, Aden und Bombay. Anschluss in Bombay an die Linie Triest—Kobe. Hinfahrt in den Monaten Mai bis October. Anschluss in Bombay bei der Hinfahrt jeden 2. Monat an die Zweiglinie Bombay—Shanghai.

Anmerkung. Die Ankunft und Abfahrt in den Zwischenhäfen kann nach Massgabe der Bedürfnisse verfrüht oder verspätet werden; die Ankunft im Endhafen darf jedoch keine Verspätung erleiden.

Winterlinie **Triest—Karachi—Bombay.** Sechs Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung von Fiume) am 23. der Monate Jänner, Februar, März, October, November und December. Berührung der Häfen Port Saïd, Suez, Aden, Karachi und Bombay. Zum Theile auch Berührung der Häfen Colombo, Rangoon und Calcutta. Näheres im Fahrplane.

Triest—Rangoon—Calcutta.

Neun Abfahrten von Triest (nach Berührung Fiumes), und zwar am 15. der Monate Jänner, Februar, April, Mai, September, October, November und December und am 9. Juli, mit Berührung der Häfen Port Saïd, Suez, Aden-Colombo, Rangoon und Calcutta. Auf der Hin- und Rückfahrt reservirt sich die Gesellschaft, ausgenommen in der Hinreise im Monate August und in der Rückreise im März, das facultative Anlaufen von Häfen des Rothen Meeres, Karachi-Cochin, Coconada, Madras, und anderen Häfen der Küste von Coromandel, und auf der Rückfahrt das Anlaufen von birmanischen Häfen, sowie Alexandrien, Ancona und Venedig. Die vom 10. Juli bis 10. Jänner jeden Monat von Calcutta ausgehenden Heimfahrten werden von den Schiffen der Linie Triest—Kobe, und die vom 18. December und 18. Jänner durch die in den Wintermonaten verkehrenden Dampfer, welche die Winter-Extrafahrt Triest—Karachi—Bombay besorgen, vollführt. Im Bedarfsfalle können die Ankünfte und Abfahrten von Calcutta verfrüht oder verspätet werden.

Zweiglinie Bombay—Shanghai.

Sechs Abfahrten von Bombay im Jahre 1901, und zwar am 23. der Monate Februar, April, Juni, August, October und December. Lauft die Häfen Singapore, Hongkong und Shanghai an, ebenso auf der Rückfahrt — Die Ankünfte und Abfahrten in allen Echellen können mit Rücksicht auf die Erreichung der Anschlüsse verfrüht oder verspätet werden.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eillinie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Donnerstag 8½ Uhr Früh, in Cattaro Freitag 11¼ Uhr Vorm., berühr.: Pola, Zara, Spalato, Gravosa.

Retour ab **Cattaro** Freitag 1 Uhr Nachm., in Triest Samstag 4⅜ Uhr Nachm., berührt auf der Rückfahrt Lussinpiccolo.

Anschluss in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Bari.**

Anmerkung. Anschluss in **Triest:** auf der Ausfahrt an den um 7 Uhr 10 Min. Früh ankommenden neuen Wiener Schnellzug und auf der Rückfahrt an die von **Triest** um 5½ Uhr Nachm. nach Italien, Schweiz etc., und um 6 Uhr 35 Min. nach **Wien** fahrenden Schnellzüge. In **Pola** Anschluss bei der Ausfahrt an den um 1 Uhr Nachm. aus Wien ankommenden Zug.

Linie Triest—Metkovich *A.*

Ab **Triest** jeden Mittwoch 8½ Uhr Früh, in Metkovich Freitag 4½ Uhr Nachm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Gelsa, S. Martino, Macarsca, Uvadaz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in Triest Dienstag 1½ Uhr Nachm.

Anschluss in **Pola** auf der Hinfahrt an die Linie **Pola-Zara** und in **Spalato** an die Hinfahrt der beschleunigten Eillinie **Triest-Cattaro.**

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an den Wienerzug.

Anmerkung. Auf der Hinfahrt wird vom 1. März bis Ende September facultativ der Hafen von Drace angelaufen.

Linie Triest—Metkovich *B.*

Ab **Triest** jeden Samstag 8½ Uhr Früh, in Metkovich Montag 8 Uhr Nachm., berührt.: Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Rogosinzza, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Almissa, Puchischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Triest Freitag 6 Uhr Abends.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Zara** an die Rückfahrt der Linie **Pola-Zara.**

Linie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Freitag 8½ Uhr Früh, in Spizza darauffolgenden Mittwoch 11 Uhr Vorm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Persteuik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto-Risano, Perzagno, Cattaro, Budua.

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch 11½ Uhr Vorm., in Triest darauffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung. Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Megline angelegt. Nach Bedarf wird der Dampfer bei Zulass der Witterung **Castellastua** anlaufen.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an den Zug nach Wien.

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 8½ Uhr Früh, in **Cattaro** Donnerstag 7½ Uhr Abends, berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina Curaola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo und Risano.

Retour ab **Cattaro** jeden Montag 10 Uhr Vorm., in **Triest** Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie **Pola—Zara.**

Anmerkung. Diese Linie wird von **Cattaro** nach **Bari, Aativari, Oulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu** und **Santa Maura** verlängert. Auf der Rückfahrt von **Bari** Anschluss nach Dalmatien mit der rückkehrenden **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch 3½ Uhr Nachm., in Zara Donnerstag 6 Uhr Nachm., berührt.: Cherso, Rabaz, Mallusca, Veglia, Arbe, Lussingraude, Novaglia, Valcasslene, Porto Manse.

Retour ab **Zara** Sonntag 4 Uhr Früh, in Pola Montag 3½ Uhr Früh.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag um Mitternacht. Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Mittwoch und Freitag.

Giltig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Giltig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eillinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Donnerstag 11½ Uhr Vormittag, in Alexandrien Montag 6 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 3 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen Linie A.**

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom October bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende September.

Ab **Alexandrien** Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel den übernächsten Montag 4 Uhr Früh über Port Said, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersina, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Vormittags.

Anschlüsse: In **Alexandrien** an die Eillinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in **Smyrna** auf der Hinfahrt an die Griechisch-Orientalische Linie A und B Rückfahrt nach Syra und Piräus (in den Monaten April bis Ende September nur mit der Linie B), sowie an die **Thessalische Linie B** (Rückfahrt) nach **Candien, Cerigo** etc.

*) Am 1., 8., 15., 22. und 29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3. und 17. September, 1., 8., 15., 22. und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

**) Am 6., 13., 20. und 27. Jänner, 3., 10., 17. und 24. Februar, 3., 10., 17., 24. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23. Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 6., 13., 20. und 27. October, 3., 10., 17. und 24. November, 1., 8., 15., 22. und 29. December.

Eillinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag 11½ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 10 Uhr Vorm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschlüsse in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt an die Rückfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Albanien** und **Dalmatien**, in **Corfu** auf der Rückfahrt an die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch—Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt an die **Thessalische Linie A** (Rückfahrt).

Directe Thessalische Linie.

(Vom 1. October bis 31. März jede zweite Woche.)

Von **Triest** ab Mittwoch*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel Donnerstag 4 Uhr Früh, über Corfu, Piräus, Salonich, Dardanellen, Rodosto; Rückfahrt von **Constantinopel** Samstag**) 11 Uhr Vorm.; in Triest nächsten Dienstag Mittag.

*) Am 16. und 30. Jänner, 13. und 27. Februar, 13. und 27. März, 10. April, 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 18. December.

**) Am 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. April, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

Thessalische Linie *A.**).

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag**) 5 Uhr Nachm. in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6½ Uhr Früh, über Fiume, Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt jeden zweiten Samstag***) 8 Uhr Früh, in Triest zweitnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch Orientalische Linie B** in derselben Richtung und auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Griechisch-Orientalischen Linie B**; in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel - Odessa.**

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien.**

**) Am 3., 17. und 31. Jänner, 14. und 28. Februar, 14. und 28. März, 11. und 25. April, 9. und 23. Mai, 6. und 20. Juni, 4. und 18. Juli, 1., 15. und 29. August, 12. und 26. September, 10 und 24. October, 7. und 21. November, 5. und 19. December.

***) Am 5. und 19. Jänner, 2. und 16. Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

Thessalische Linie *B.*

Winterlinie vom 1. October bis 31. März.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel übernächsten Donnerstag 6 Uhr Vorm., berührt: Durazzo, Valona, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., an **Triest** zweitnächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische Linie A** in derselben Richtung; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel - Odessa.**

*) Am 10. und 21. Jänner, 7. und 21. Februar, 7. und 21. März, 3., 17. und 31. October, 14. und 28. November, 12 und 24. December.

**) Am 18. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Thessalische Linie *B.*

Sommerlinie vom 1. April bis 30. September.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh: über Durazzo, Valona, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel****) jeden zweiten Samstag 8 Uhr Früh, an **Triest** zweitnächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest-Constantinopel**, sowie an die **Griechisch-Orientalische Linie A** in derselben Richtung: in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel-Odessa.**

*) Am 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5. und 19. September.

**) Am 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. September.

Griechisch-Orientalische Linie *A.**)

Ab **Triest** jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., in Smyrna Montag 5 Uhr Früh, berührt Fiume, Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Cesmè. Rückfahrt von Smyrna jeden zweiten Samstag***) 3 Uhr Nachm., in Triest den zweitnächsten Sonntag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In Piräus an die Eillinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Hinfahrt nach den Häfen Syriens und Caramaniens (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt).

NB. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eillinie Triest—Alexandrien.

**) Am 13. und 27. Jänner, 10. und 24. Februar, 10. und 24. März, 7. und 21. April, 5. und 19 Mai, 2., 16. und 30. Juni, 14. und 28. Juli, 11. und 25. August, 8. und 22. Sept., 6. und 20. October, 3. und 17. November, 1., 15., 22. und 29. December.

***) Am 12. und 26. Jänner, 9. und 22. Februar, 9. und 23. März, 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. Sept., 5. und 19. October, 2., 16. und 30. Nov., 14. und 28. Dec.

Griechisch-Orientalische Linie *B.**)

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., über Smyrna nach Constantinopel, dort an den zweiten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührt: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt jeden zweiten Montag***) 4 Uhr Nachm., an in Triest zweitnächsten Sonntag 8 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten December, Jänner und Februar wird die Linie nur bis **Smyrna** geführt.

Anschlüsse: In **Piräus** an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, überdies auf der Hinfahrt an die **Thessalische Linie A**, Rückfahrt nach Candien etc.; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie B, Rückfahrt), sowie in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel-Odessa.**

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien.**

**) Am 6. und 20. Jänner, 3. und 17. Februar, 3., 17. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23. Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 13. und 27. October, 10. und 24. November, 8. und 22. December.

***) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Febr., 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29. Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Linie Constantinopel—Batum.

Wöchentlich vom October bis Ende März, vierzehntägig vom April bis Ende September.

Von **Constantinopel** ab Samstag*) 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, über Ineboli, Samaun, Kerasaunt, Trapezunt, Rizeh; Rückfahrt von **Batum** Freitag**) 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

*) Am 5., 12., 19. und 26. Jänner, 2., 9., 16. und 23. Februar, 2., 9., 16., 23. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 5., 12., 19. und 26. October, 2., 9., 16., 23. und 30. November, 7., 14., 21. und 28. December.

**) Am 4., 11., 18. und 25. Jänner, 1., 15., 18. und 22. Februar, 1., 8., 15., 22. und 29. März, 12. und 26. April, 10. und 24. Mai, 7. und 21. Juni, 5. und 19. Juli, 2., 16. und 30. August, 13. und 27. September, 4., 11., 18. und 25. October, 1., 8., 15., 22. und 29. November, 6., 13., 20. und 27. December.

Linie Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm., in Odessa Samstag 7 Uhr Früh; Rückfahrt von **Odessa** jeden Montag 3 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 7 Uhr Früh.

Linie Constantinopel—Costanza.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 3½ Uhr Nachm., in **Costanza** Montag 5½ Uhr Nachm.; über **Burgas** (auf der Rückfahrt auch Varna); Rückfahrt von **Costanza** jeden Montag 8½ Uhr Abends, in **Constantinopel** Donnerstag 7 Uhr Früh.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** jeden Sonntag 6 Uhr Früh, in Prevesa 5 Uhr Nachm.; über Sajada, Parga, Sta. Maura.

Rückfahrt von **Prevesa** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Corfu 6 Uhr Abends.

Anschluss in Corfu auf der Rückfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel.

Linie Constantinopel—Braila *A.*

Von **Constantinopel** jeden zweiten Mittwoch*) 2 Uhr Nachm., in Galatz Montag 7 Uhr Früh; über Varna, Costanza, Sulina und Braila. Rückfahrt von Galatz jeden zweiten Mittwoch**) 7½ Uhr Früh, in Constantinopel Freitag 11 Uhr Vormittag.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel.

*) Am 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15. und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4. und 18. September, 2., 16. und 30. October, 13. und 27. November, 11. und 25. December.

**) Am 13. und 27. März, 10. und 24. April, 8. und 22 Mai, 5. und 19. Juni, 3., 17. und 31. Juli, 14. und 28. August, 11. und 25. Sept., 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 18. December.

Linie Constantinopel—Braila *B.*

Von **Constantinopel** jeden zweiten Donnerstag*) 2 Uhr Nachm.; in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, über Varna, Costanza, Sulina, Braila. Rückfahrt von Galatz jeden zweiten Donnerstag**) 7½ Uhr Früh; in Constantinopel Samstag 11 Uhr Vormittag.

*) Am 28. Februar, 14. und 28. März, 11. und 25. April, 9. und 23. Mai, 6. und 20. Juni, 4. und 18. Juli, 1., 15. und 29. August, 12. und 26. September, 10. und 24. October, 7. und 21. November, 5. und 19. December.

**) Am 7. und 21. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5. und 19. Sept., 3., 17. und 31. October, 14. und 28. November, 12. und 26. December.

Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumazvo kehrungen.

September 1901. Nr. 9.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K. = 10 Mark.

INHALT: Handels- und Verkehrsverhältnisse im südöstlichen Asien. — Die wirthschaftliche Lage von Astrachan im Jahre 1900. — Eine Gesellschaft zur Förderung der landwirthschaftlichen Lage Egyptens. — Bahnlinie Hankow—Peking. — Die französische Eisenbahn in Yünnan. — Chronik. — Miscellen: Die wirthschaftliche Lage im Sudan. — Ein chinesisches Edict über die Chinesen im Auslande. — Der Handel Britisch-Indiens im 1. Quartale des Amtsjahres 1901/1902. — Der japanische Arbeiter. — Landwirthschaft und Bergbau in Argentinien. — Wirthschaftliche Verhältnisse im französischen Congogebiet.

HANDELS- UND VERKEHRSVERHÄLTNISSE IM SÜDÖSTLICHEN ASIEN.

(Schluss.[1])

Die Waarenbewegung der *Straits Settlements* zeigt seit einigen Jahren sowohl für die Ein- als die Ausfuhr eine erhebliche Steigerung; der Aussenhandel dieser Colonie gestaltete sich folgendermaassen (in Pfund Sterling):

	Import	Export
1897	19,622.000	17,080.000
1898	21,466.000	18,668.000
1899	25,120.000	22,224.000

Die wichtigsten Importartikel sind Reis, Kohle, Baumwollwaaren, Metalle und Metallwaaren; im Export spielen Gewürze (namentlich Pfeffer), ferner Rohbaumwolle, Kopra, Guttapercha und Zinn die Hauptrolle.

Der Zinnbergbau hat 1899 quantitativ ein geringeres Ergebniss als im Vorjahre geliefert, da die Production von 584.934 Piculs in 1898 auf 538.304 Piculs sank; doch stieg der Werth dieser Förderung von 16,171.00 £ in 1898 auf 23,853.000 £ in 1899.

Neben dem Bergbau spielen noch verschiedene andere Industriezweige bedeutende Rollen in dieser britischen Colonie. Singapore zählte 1899 364 industrielle Betriebe, Penang 256; auch in der Provinz von Wellesley und Malakka sind zahlreiche Betriebe thätig, in denen Indigo, Oel, Tapioca, Gambier, Zucker etc. hergestellt wird.

Die erste Bahnlinie in der Colonie wurde am 28. Juni 1899 eröffnet; es ist dies die Linie von Prai nach Bukie Mertajam, eine Theilstrecke der Eisenbahn durch die Provinz von Wellesley zum Anschluss an das Bahnnetz von Perak, das die Regierung der federirten Malayenstaaten baut. Die seit langer Zeit projectirte Eisenbahn von Singapore durch Johor ist vom gesetzgebenden Rathe im letzten Jahre genehmigt worden.

Von den *federirten Malayenstaaten* ist *Perak* der bedeutendste. Sein Import, dessen wichtigste Posten Reis, Opium, Lebensmittel aller Art, Zucker, Baumwollwaaren und Eisenwaaren sind, bewerthete sich 1899 mit 11,871.000 $ gegen 10,760.000 $ in 1898. Der Export betrifft in der Hauptsache Zinn und Zinnerz, ferner Reis und Paddy, Fische, Zucker u. s. w. und belief sich 1899 auf 25,707.000 $ gegen 16,702.000 $ in 1898.

Das Jahr 1899 war für den Bergbau ein glänzendes, da die Zinnpreise sehr hoch waren. Der geförderten Menge nach scheint allerdings der Bergbau in Perak arg im Rückgange begriffen zu sein, da das Ergebniss seit 1895, in welchem Jahre fast 24.000 *t* erzielt worden sind, mit jedem Jahre weiter zurückgeht. Der Eisenbahnbau macht in Perak nur langsame Fortschritte.

Selangor weist so ziemlich die gleichen wirthschaftlichen Verhältnisse wie Perak auf; der Zinnbergbau spielt die Hauptrolle, die Gewinnung von Kautschuk und die Kaffeeproduction bilden die Hauptzweige der Landwirthschaft in Selangor. Die Bevölkerung Selangors wird auf 150.000 geschätzt, wovon 90.000 Chinesen sind. An Eisenbahnen zählt der Staat 83 englische Meilen.

Der Handel von *Negri-Sembilan* ist ziemlich unbedeutend. Kaffee, Paddy und Zinn sind auch hier die wichtigsten Artikel. Auch *Pahang* steht an wirthschaftlicher Bedeutung hinter Perak und Selangor zurück. Hier ist ausser dem Zinnbergbau auch die Goldgewinnung von einiger Bedeutung; die drei wichtigsten Goldminen sind Raub, Selensing und Penjum, deren Production 1899 über 18 000 Unzen betrug. Die Bevölkerung Pahangs wird mit 80.000 angegeben. Die geringe Bevölkerungsdichte sowie die bedeutenden Transportschwierigkeiten sind die wichtigsten Ursachen der langsamen wirthschaftlichen Entwicklung Pahangs.

Von grösserer Bedeutung ist der südlichste Malayenstaat, *Johor*, der ungefähr 9000 Quadratmeilen umfasst und von einem unabhängigen Sultan regiert wird, der allerdings unter britischer Schutzherrschaft steht. Die Hauptstadt ist Johor Bhâru oder Neu-Johor zum Unterschiede von Johor Lâma oder Alt-Johor, wo sich früher der Sitz des Sultans befand. Die neue Stadt ist ein prosperirender Platz mit ungefähr 20.000 Einwohnern, von denen die Mehrzahl Chinesen sind, wie überhaupt die Bevölkerung Johors mehr Chinesen als Malayen umfasst; sie wird auf 200.000 geschätzt, und zwar 35.000 Malayen, 150.000 Chinesen und 15.000 Javaner. Die Chinesen treiben hier Ackerbau und cultiviren Pfeffer und Gambier, die Hauptexportartikel des Landes. Der Bergbau des Landes betrifft Eisen und Zinn, an wenigen Punkten auch Gold. Der Handel von Johor vollzieht sich ausschliesslich mit den Straits Settlements.

Die britischen Besitzungen im ostindischen Archipel bestehen aus dem Territorium von Britisch-Nord-Borneo, das durch eine Chartered Company verwaltet wird, dem Territorium von Sarawak an der Nordwestküste von Borneo, das unter der Herrschaft eines britischen Rajah steht, der Insel Labuan und einem Theil der Insel Neu-Guinea; die beiden letzteren sind Kroncolonien.

Das Verwaltungsgebiet der *British North Borneo Company* umfasst nicht nur den ganzen nördlichen Theil der Insel, sondern auch alle innerhalb einer Entfernung von 3 Meilen von der Küste gelegenen Inseln, wie Banguey und Balambagan. Die Fläche beträgt ca. 40.000 Quadratmeilen und hat eine Küstenlänge von 1000 Meilen. Die Bevölkerung wird auf 170.000 geschätzt und besteht aus Malayen, Bajans, Sulus, Philippinern, verschiedenen Dusunstämmen im Innern und ca. 12.000 Chinesen. Die Verwaltungsform ist dieselbe wie in britischen Kroncolonien.

[1]) Siehe Nr. 8 d. Jahrg.

Der Handel Nord-Borneos ist nicht unbedeutend. Der Import betrug 1899 2,457.000 $, der Export 3,440.000 $. Die wichtigsten Handelsplätze sind: die Hauptstadt Sandakan, die über einen ausgezeichneten Hafen verfügt, ferner Silam an der Ostküste, Kudat im Norden, Gaya, Abai, Papar und Padas an der Westküste.

Die wichtigsten Importartikel sind Reis, Webwaaren, Maschinen, Eisengeschirr, Opium, Oel, Metallwaaren aller Art, Baumaterial etc. Im Export spielen Tabak, Sago, Holz, Kautschuk, Rattan, Kampfer, Kaffee, Trepang, Salz, Fische, Perlmutter und Kopra die grösste Rolle.

Mit dem Bau einer Eisenbahn nach dem Innern ist bereits begonnen worden.

Das Territorium von *Sarawak* umfasst 41.000 Quadratmeilen mit einer Bevölkerung von ungefähr 30.000, die sich aus verschiedenen Racen zusammensetzt. Das Gebiet, das eine 380 Meilen lange Küste besitzt, ist von zahlreichen Flüssen durchschnitten, die bis weit in das Landesinnere hinein schiffbar sind. Der Handel dieses Territoriums entwickelt sich stetig von Jahr zu Jahr, da die Hilfsquellen des Landes immer mehr erschlossen werden. Der Import belief sich 1898 auf fast 5 Millionen Dollars, und hält ihm der Werth des Exportes ungefähr die Waagschale. Importirt werden vor Allem Textilartikel, Reis, Oel, Zucker, Opium, Maschinen und Gebrauchsartikel aller Art; die Aufnahmsfähigkeit des Gebietes für europäische Waaren ist sichtlich in Zunahme begriffen. Der Export Sarawaks umfasst Dschungelproducte, wie Kautschuk, Rattan etc., Mineralien (Kohle und Antimon), ferner Sagomehl, Pfeffer, Gambier, dann Fische u. A. m. Auch Thee und Kaffee wird in Sarawak gebaut. Der Bergbau, der von Chinesen betrieben wird, umfasst ausser Kohlengruben und Antimonminen auch Goldminen in Paku; in Bau bestehen grosse Werke zur Cyanidbehandlung des Erzes.

Die bedeutendsten Orte des Territoriums sind die Hauptstadt Kuching mit 25.000 Einwohnern, am Sarawakflusse gelegen, dann Sibu am Rejang River mit einer lebhaften Handel treibenden chinesischen Bevölkerung, ferner Muka, Bintulu, Oya, Kapit, Baram, Sadong, Tonsan, Limbang etc.

Die Insel *Labuan* wird vorzugsweise von Malayen aus Borneo und von Chinesen bewohnt. Ihr Handel beträgt fast 1 Million Dollars im Import und 800.000 $ im Export. Man erwartete von Labuan ziemlich viel mit Rücksicht auf den Kohlenreichthum der Insel, doch hat die Ausbeutung derselben erst geringe Fortschritte gemacht. Vor Kurzem wurde das Kohlenrevier der Insel mit dem Hafen (Victoria Harbour) durch eine Bahnlinie verbunden.

Britisch-Neuguinea umfasst ein noch wenig civilisirtes Gebiet, wo die eingeborene Bevölkerung vielfach noch die Steinaxt benützt. Die uralten Methoden des Hüttenbaues, der Herstellung von Canoes, von Thonwaaren sind hier noch in voller Uebung. Ein Theil der Küste steht zwar schon unter dem Einfluss von Missionären, der aber noch nicht weit ins Innere gedrungen ist. Der Sitz der Regierung ist Port Moresby mit einem guten, leicht zugänglichen Hafen. Die Bevölkerung des Ortes besteht aus ungefähr 1000 Eingeborenen und etlichen Europäern. Ein anderer grösserer Ort ist Samarai, eine Insel in nächster Nähe der Küste, auf der mehr Europäer als in Port Moresby sich befinden. Ein dritter Hafen befindet sich auf der Insel Daru. Das Klima ist sehr günstig für alle tropischen Culturen. Tabak und Zuckerrohr wird von den Eingeborenen gebaut, ferner gedeihen der Kaffeebaum, die Cocospalme und der Theestrauch. Ueber den Handelsverkehr der Colonie liegen folgende Daten vor: Der Import der genannten drei Häfen betrug im Verwaltungsjahr 1898/99 52.170 £, der Export 68.496 £. Die wichtigsten Einfuhrartikel sind Nahrungsmittel, Baumwollstoffe, Eisenwaaren und Baumaterial, der Export umfasst Gold, Perlmutter, Kopra, Kautschuk und Sandelholz.

Die *holländischen Besitzungen* in Asien zerfallen in Gebiete, die direct unter holländischer Regierung stehen, dann Vasallengebiete und federirte Gebiete. Die einzelnen Gebiete sind die folgenden, für die gleichzeitig der Werth der Ein- und Ausfuhr in 1898 angegeben ist:

	Import	Export
	in 1000 ℳ	
Java und Madura	9.471	12.393
Sumatra und Riouw . .	3.139	3.979
Banca und Billiton . . .	151	70
Holländisch-Borneo . . .	334	449
Celebes	578	658
Bali und Lombock . . .	143	97
Andere Inseln	136	401
	13.952	18.047

Die wichtigsten Importartikel sind Baumwollgarne und -Stoffe (zumeist englischer Provenienz), Eisenwaaren (aus England und Belgien), Weine und Spirituosen (aus Frankreich), Maschinen aller Art (aus England und Deutschland) u. A. m.

Java producirt Kaffee, Zucker, Indigo, Pfeffer, Thee, Tabak etc. Batavia zählte 1896 ca. 116.000 Einwohner, darunter ungefähr 9500 Europäer. Die Stadt ist durch eine Eisenbahn mit Tjilaljap, Soerabaya und Samarang verbunden. Sowohl Batavia, als Samarang und Soerabaya sind lebhafte Handelsstädte von grosser Bedeutung; der Verkehr in den genannten drei Häfen umfasste 1899 4841 Schiffe mit 5,886.718 *t*. Mehr als die Hälfte der ein- und auslaufenden Schiffe führt die holländische Flagge.

Die Zuckerproduction Javas ist in den letzten Jahren sehr gestiegen; sie belief sich 1899 auf 722 000 *t* (gegen 400.000 in 1890). Dagegen geht die Kaffeeproduction stetig zurück, die wieder in *Sumatra* grosse Fortschritte macht. Auch die Chininproduction Javas zeigt eine ständige Zunahme, sie belief sich 1899 auf 11,221.000 Pfund. Auch die Cultur von Thee und Tabak, Cacao, Kopra, Indigo und Zinn entwickelt sich stetig. Von grosser Bedeutung scheint die neu eingeführte Seidenzucht werden zu wollen. Wichtig ist auch die Perlmuttergewinnung auf Celebes (Macassar), von wo die gesammte Production nach Paris (wenig nur nach London, Hamburg und Antwerpen) exportirt wird. Die Fischerei ist das ganze Jahr hindurch gestattet, sie wird nur zeitweilig durch die Monsoons verhindert.

Von grosser Bedeutung ist ferner die Teakholzproduction (die Wälder gehören der Regierung) und die Petroleumgewinnung Javas und Sumatras, ferner der bedeutende Zinnbergbau von Banca und Billiton, wo jährlich 80.000 bis 100.000 Piculs Zinn producirt werden. Auch der Goldbergbau von Celebes hat vielleicht noch eine grössere Zukunft. Im holländischen Theil von Borneo sollen auch Diamantfelder vorhanden sein, deren Ausbeutung erst in jüngster Zeit in Angriff genommen worden ist.

L.

DIE WIRTHSCHAFTLICHE LAGE VON ASTRACHAN IM JAHRE 1900.

(Specialbericht des k. und k. Consulates in *Tiflis*.)

Bereits seit geraumer Zeit wird über die Verschlimmerung der wirthschaftlichen Verhältnisse des Gouvernements Astrachan geklagt, welche hauptsächlich mit dem Rückgange der Fischerei, dem bei weitem wichtigsten Erwerbszweige der Bevölkerung, im Zusammenhange steht. Die trotz bestehender, zum Theile veralteter, zum Theil nicht energisch genug gehandhabter gesetzlicher Bestimmungen seit Jahren betriebene arge Raubwirthschaft der Fischer hat nicht verfehlt, eine bedeutende Verminderung des Fischstandes herbeizuführen und den Wohlstand der Astrachaner stark zu beeinträchtigen. Auch der Mangel an einer Eisenbahnverbindung mit dem russischen Netze hemmt den Aufschwung Astrachans als wichtigsten Handelscentrums.

Die wirthschaftliche Bilanz des Gouvernements war auch im Jahre 1900 nicht besonders günstig ausgefallen

und steht sogar der vorjährigen, ebenfalls nicht befriedigenden, nach, was durch den geringeren Ertrag der Fischerei und den verminderten Verkehr im Astrachaner Transithandel bedingt ist; auch ist der Astrachaner Markt von der allgemeinen Geldkrise in Mitleidenschaft gezogen worden. Durch das ziemlich befriedigende Ernteergebniss konnte der Ausfall der Fischerei nicht wett gemacht werden, da die Landwirthschaft im Gouvernement eine ziemlich untergeordnete Rolle spielt und bloss im nördlichen Theile, hauptsächlich im Bezirke Zarew, eine gewisse Bedeutung hat.

Was die Fischerei anbelangt, wird das Ergebniss des Frühjahrsfanges zum grossen Theil von der rechtzeitigen Eröffnung der Navigation bedingt. Im Berichtsjahre hat sich dieselbe um 3—4 Wochen verspätet, wodurch der Ertrag der Fischerei, namentlich an Hausencaviar, stark geschmälert worden ist; statt der üblichen 6000 bis 7000 Pud sind im Frühjahre 1900 bloss ca. 2500 Pud Hausencaviar gewonnen worden, was eine bedeutende Vertheuerung dieses Artikels zur Folge hatte. Dagegen sind in den Monaten April, Mai, Juni gegen 10.000 Pud kleinkörniger Stör- und Sewrugacaviar gewonnen und zum grössten Theile auf den ausländischen Markt gebracht worden. Es war dieses das erste Mal, dass aus Astrachan eine so grosse Quantität kleinkörnigen, mit 4—5 Pfund per Pud gesalzenen Caviars nach dem Auslande exportirt worden ist; diese Waare ist hauptsächlich in Deutschland, und zwar an jene Hamburger Firmen verkauft worden, welche sonst mit dem amerikanischen Caviar handelten. Amerika hatte nämlich eine zweijährige Fangsperre für die Fische, welche diese Art Caviar liefern, eingeführt, die erst heuer aufgehoben worden ist. Das grosse Angebot des verhältnissmässig theureren, aber auch besseren Astrachaner Störcaviars scheint doch die Nachfrage übertroffen zu haben, da die Preise immer mehr zurückgingen und das Störcaviargeschäft für die Exporteure mit empfindlichen Verlusten abschloss. Der Fang in den Monaten August und September ist relativ ziemlich ergiebig ausgefallen; in dem wichtigsten Monate October war dagegen der Ertrag ganz gering und die Preise sämmtlicher Fischproducte gingen in Folge dessen stark in die Höhe; der Hausencaviar wurde zeitweilig mit 165 Rubel per Pud bezahlt, während derselbe gewöhnlich mit ca. 80 Rubel per Pud notirt wird. Die hohen Caviarpreise behaupteten sich auch im November, wo sich der Fang wieder etwas gebessert hat. Der Winterfang hat nur relativ unbedeutende Quantitäten gebracht; die Caviarpreise waren aber etwas niedriger als im Herbste, während sonst die Notirungen gewöhnlich im Winter in die Höhe gehen und zu Beginn des Frühjahres fallen. Auch das Fischgeschäft hat sich für die Astrachaner Fischereibesitzer und Kaufleute nicht besonders lucrativ gestaltet, theils weil das Ergebniss der Fischerei weniger ergiebig ausgefallen ist, theils in Folge der Verluste, die sie in Folge der milden Witterung im Winter und der schlechten Verkehrsmittel erlitten haben. Die Fischproducte müssen nämlich nach Schluss der Navigation mittelst Karawanen bis zur nächsten, ca. 500 *km* entlegenen Eisenbahnstation Zarizyn befördert werden. Die Karawanen brauchten im verflossenen Winter bei dem schlechten Zustande der Wege (bei einer Belastung von 40 Pud per Pferd, Ochs oder Kameel) bis 21 Tage, um diese Strecke zurückzulegen, wobei die Fischproducte vielfach verdarben und unterwegs fortgeworfen werden mussten. Man berechnet, dass im verflossenen Winter über 100.000 Pud Fischproducte auf diese Weise verloren gegangen sind. Die werthvolleren Caviarsendungen werden auf Troikas (Dreigespannen) in 6—8 Tagen nach Zarizyn befördert; die Fracht beträgt aber Rubel 2·50 per Pud. In Folge der geringeren Ergebnisse der Fischerei behaupteten sich ziemlich hohe Preise für sämmtliche Fischsorten. Man bezahlte durchschnittlich Zander 4 Rubel, Karpfen 2 Rubel, Brachsen Rubel 1·80, Barsch Rubel 2·50, Hecht Rubel 1·50, Plötze Rubel 1·20, Hausen Rubel 6·50, Stör Rubel 9·50, Sewrjuga Rubel 8·50, Sterlad 10—16 Rubel (je nach der Grösse), Weisslachs 7—12 Rubel per Pud.

Der Seehundfang ist dagegen relativ recht günstig ausgefallen. Neben den Fischproducten bildet das Seehundsfett und die Häute derselben einen nicht zu unterschätzenden Handelsartikel. Leider ist auch der Seehundfang in Folge der schonungslosen Wirthschaft der Jäger im Rückgang begriffen, da die Anzahl dieser Thiere immer abnimmt. Der Fang wird in einer sehr ungeschickten und höchst primitiven Weise bewerkstelligt, so dass die Häute meist beschädigt und mehr oder weniger stark entwerthet werden. Die Nachfrage nach Seehundhäuten wird immer grösser und dieselben werden immer theurer bezahlt; so ist der Preis von Rubel 3·75 im Jahre 1895 bis auf Rubel 5·30 anfangs 1900 gestiegen. In Folge des ergiebigen Fanges sind dagegen die Preise von Seehundfett etwas zurückgegangen. Rohfett notirte man anfangs Rubel 1·60, dann bloss Rubel 1·10 per Pud. Geschmolzenes und gereinigtes Fett, welches hauptsächlich in den Gerbereien und Lederfabriken Verwendung findet, wurde mit 3 Rubel per Pud bezahlt, d. h um 30—40 Kop. billiger als im Vorjahre.

Durch seine geographische Lage ist Astrachan berufen, ein wichtiger Stapelplatz für den Handel Russlands mit Persien, Centralasien und zum Theil auch Transkaukasien zu sein. Astrachan treibt auch einen bedeutenden Transithandel, da alle asiatischen Provenienzen und das Gros der Bakuer Naphthaproducte ihren Weg über Astrachan nehmen müssen. Einen entsprechenden Aufschwung als Handelsstadt hat aber Astrachan bei weitem nicht erlangt, was dem Umstande zuzuschreiben ist, dass die Stadt mit dem russischen Eisenbahnnetze noch immer nicht verbunden ist. Der Schiffsverkehr, welcher übrigens ab und zu durch den niedrigen Wasserstand der Wolga erschwert wird, besteht nur im Laufe von sechs Monaten und während der übrigen Zeit sind die Transportverhältnisse von dem Zustande der Wege, respective von der Witterung abhängig. Bei milder, regnerischer Witterung im Winter, welche hier vorherrscht, ist der Waarentransport mit grossen Schwierigkeiten verbunden und wird oft gänzlich unterbrochen; Waaren, welche mehr oder weniger leicht verderben, gehen dabei zu Grunde, und Kaufleute haben oft enorme Verluste zu tragen. Die Nothwendigkeit einer Eisenbahnverbindung mit Zarizyn wird auch allgemein eingesehen, und das betreffende Project wird bereits seit Jahren ventilirt. Der Verwirklichung desselben steht aber die Frage im Wege, ob die Bahnlinie am rechten oder am linken Ufer der Wolga gebaut werden soll. Es collidiren hiebei nämlich die Interessen der Stadt Astrachan, der Viehzüchter und der Salzproducenten einerseits und die der Fischereibesitzer, Kaufleute und Landwirthe andererseits. Für die Wahl des rechten Ufers spricht der Umstand, dass dort die Landwirthschaft eine weit grössere Entwicklung aufweist, während in den Steppen des linken Ufers meist nur Viehzucht getrieben wird; auch im Interesse des Fischhandels wäre dieser Richtung entschieden der Vorzug zu geben. Der Ausbau dieser Bahnlinie würde aber die Stadt Astrachan in kurzer Zeit zu Grunde richten, da um die Endstation der Bahnlinie am rechten Ufer in kurzer Zeit eine neue Stadt entstehen würde, während das am linken Ufer des breiten Wolgaflusses gelegene Astrachan jede Bedeutung verlieren würde. So wird seit Jahren um die Wahl der Bahnrichtung gestritten und Astrachan bleibt ohne Bahnlinie, worunter dem dortigen Handel unberechenbarer Schaden zugefügt wird. Durch den Ausbau der Bahnlinie Baku—Petrowsk ist der Astrachaner Transithandel ebenfalls nicht unbedeutend geschädigt worden; es sind demselben viele Transporte aus Transkaspien und Persien, hauptsächlich Baumwolle, getrocknete persische Früchte, Reis etc. entzogen worden, da dem Bakuer Hafen, welcher nunmehr mit dem russischen Eisenbahnnetze verbunden ist, der

Vorzug gegeben wurde. Die Astrachaner Kaufleute haben somit im Berichtsjahre besonders grosse Verluste zu verzeichnen gehabt, und es ist seitens derselben neuerlich eine Petition um Verbindung Astrachans mit dem russischen Eisenbahnnetze eingereicht worden. Die persischen und die centralasiatischen getrockneten Früchte und Nüsse bilden zur Zeit einen wichtigen Handelsartikel Astrachans. Zu Jahresschluss notirte man folgende Preise in Rubel per Pud: Sabsa 3·10—3·50, Hermian 3·40—3·80, Tapfa 3·50, Buchara-Rosinen 4·20, Bedana 2·35—2·50, Kischmisch 1·90—2·50, Aprikosen, Pflaumen 3·50—4·30, Kuraga 2·40—3·60, Alytscha 3, Alibuchara 4—4·80, Mandeln; grosse 13·5—14, kleine 6·80, bittere 3·50, Pistazien 12—14, Walnüsse 1·50—3·50 je nach der Qualität.

Die 1900er Ernte ist sowohl für Winter- als auch für Sommerkorn ziemlich befriedigend ausgefallen, doch war das Gouvernement auf den Import angewiesen, da der Ertrag einer Normalernte für den Localbedarf nicht ausreicht. Die Weinlese ist ebenfalls befriedigend ausgefallen; aus den Trauben wird im Gouvernement Astrachan nur wenig Wein gekeltert; dieselben werden hauptsächlich als Tafeltrauben nach dem Inneren Russlands exportirt, wo sie sich wegen ihrer guten Qualität einer grossen Beliebtheit erfreuen. Im Gouvernement wird auch viel Gemüse, besonders Gurken und Tomaten, gezogen und nach Russland versendet. Auch fängt man an, Paprika und Senf anzubauen, welche Culturen sich als recht rentabel erweisen. Es wird auch recht viel Obst gezogen, doch sind die Astrachaner Früchte von unedler Art und nicht exportfähig.

Mit der Viehzucht befassen sich die in den Steppen nomadisirenden Kirgisen und Kalmüken; sie hat eine ziemlich untergeordnete Bedeutung. Nachdem die Gräser im Berichtsjahre gut gediehen sind, hat sich der Viehstand von den Folgen des im Vorjahre herrschenden Futtermangels etwas erholt. Im Zarewer Bezirke wird auch Schafzucht getrieben, welche sich immer mehr entwickelt.

Die Salzproduction aus den Salzseen Baskuntschak und anderen bewegte sich in ihren normalen Grenzen und stellte sich auf ca. 28 Millionen Pud. Die Preise bezifferten sich mit $7^1/_2$—9 Kop. für gemahlenes Salz und mit Kop. 4·7—5 für Rohsalz. Tafelsalz wird mit 15 bis 20 Kop. und die beste Sorte, welche zum Einsalzen von Caviar verwendet wird, mit 40 Kop. per Pud bezahlt.

Die Industrie Astrachans hat eine ganz untergeordnete Bedeutung, und fast alle Bedarfsartikel kommen aus dem Inneren Russlands, während die Bezüge aus dem Auslande ganz minimal sind. Im Berichtsjahre hatte die Industrie Astrachans keine nennenswerthe Entwicklung aufzuweisen.

Für die Schiffahrt war das Berichtsjahr auch nicht günstig ausgefallen. In Folge der grossen Concurrenz waren die Frachtsätze sehr niedrig und der Waarenumsatz hat, wie bereits erwähnt, quantitativ abgenommen. Dazu kommt noch der Umstand, dass die meisten Astrachaner Dampfer veralteter Construction, in Bezug auf Fahrgeschwindigkeit nicht mehr zeitgemäss sind und relativ zu viel Heizmaterial verbrennen, was bei der jetzigen Theuerung schwer ins Gewicht fällt. Die Gewinne der Schiffer waren auch sehr limitirt. Die ganze Kaspisee-Flotte wies am 1. Jänner 1900 776 Schiffe mit 234.447 *t* Inhalt auf, darunter 259 Dampfer mit 122.613 *t* und 517 Segelschiffe mit 111.834 *t* Inhalt. Unter den Dampfschiffen gab es 130 Tankdampfer mit 87.085 *t* Inhalt.

EINE GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DER LANDWIRTHSCHAFTLICHEN LAGE EGYPTENS.

(Specialbericht des k. und k. Consulates in Alexandrien.)

Schon im classischen Alterthume galt Egypten als die „Kornkammer der Welt", und der ganze Reichthum des Landes, ja sogar die hohe Cultur, der es sich erfreute, war in erster Linie der durch den Nil bedingten unvergleichlichen und unerschöpflichen Fruchtbarkeit des Bodens zuzuschreiben. Auch heute ist es kaum anders wie vor Jahrtausenden. Allerdings sind die weit ausgedehnten Weizen- und Maisfelder heute schon vielfach durch Baumwollculturen und Zuckerrohrplantagen ersetzt, aber auch heute muss Egypten als ein Agriculturland par excellence angesehen werden, und wenn sich auch hie und da Anfänge auf industriellem Gebiete zeigen, so lehnen sich dieselben fast immer an die Verarbeitung heimischer Naturproducte an, und es wird wohl noch lange Jahre dauern, bis die einheimische Industrie ein bedeutender Factor im nationalökonomischen Leben Egyptens sein wird.

Egypten umfasst bekanntlich (ohne den Sudan) ein Areal von nahezu 1 Million km^2, und ist demnach fast zweimal so gross wie Frankreich, doch bei weitem der grösste Theil entfällt auf wüste, unfruchtbare, wasserlose Einöde, und nichts als ca. 30.000 km^2 (also ungefähr wie das kleine Belgien) kann als culturfähiges Land in Betracht kommen.

Dennoch sind im Jahre 1900 nicht weniger als 4,638.000 L. E. (gleich ca. 120,000.000 Frs.) an directen Grundsteuern eingehoben worden, während das gleich grosse Belgien mit seiner fortgeschrittenen Cultur und intensiver Landwirthschaft aus directen Grundsteuern jährlich nur ca. 25 Millionen Francs bezieht. Die österreichisch-ungarische Monarchie, deren territoriale Ausdehnung zwanzigmal grösser ist als das in Betracht kommende Areal Egyptens, kann kaum grössere Einkünfte von ihren directen Grundsteuern aufweisen. Und dies ist für Egypten von um so grösserer Bedeutung, da die Gesammteinnahme des Staates nur ca. 10 bis 11 Millionen L. E. = (260—280 Millionen Francs) betragen, also fast die Hälfte davon auf die directe Grundsteuer entfällt, während in Belgien den mit 25 Millionen bezifferten Grundsteuern gegenüber die Gesammteinnahmen auf 450.000.000 Frs. geschätzt werden.

Egypten ist also in erster Linie auf den Ertrag der Agricultur angewiesen, und der ganze Wohlstand des Landes hängt von seinen Ernteergebnissen ab. Es ist schon oft darauf hingewiesen worden, dass die Ernteergebnisse Egyptens in engstem Connexe mit der Wasserfrage stehen, ja, dass sie fast ausschliesslich von der Nilschwelle abhängen. Es ist auch nachgewiesen worden, dass nicht die Bodenbeschaffenheit daran Schuld trägt, wenn ein relativ so kleiner Theil des Landes angebaut wird, selbst die Wüstenstriche würden bei entsprechender Bewässerung culturfähig gemacht werden können, und manches Stück Land, das früher mit Sand bedeckt, keine Spur von Fruchtbarkeit zeigte, ist heute in Folge neuangelegter Canäle in üppige Baumwollculturen verwandelt worden. Dies war schon in den ältesten Zeiten bekannt, und die Bedeutung der Wasserfrage wird auch heute entsprechend gewürdigt. In neueren Zeiten hat schon Mohammed Ali sich viel damit beschäftigt und namentlich durch französische Ingenieure eingehende Terrainstudien machen lassen. Seiner Initiative ist das Riesenwerk der „Barrages" unterhalb Cairo zuzuschreiben. Dieses bereits im Jahre 1835 begonnene Unternehmen ist aber erst unter englischem Einfluss in den Jahren 1885 bis 1890 beendet worden. So kolossal dieselben in der Anlage auch erschienen haben mögen und trotz der verschlungenen vielen Millionen haben sich dieselben als nicht ausreichend erwiesen, und im Jahre 1898 ist mit den noch grossartiger angelegten Schleusen

in Assouan und Assiout begonnen worden, durch welche das Wasser auf 106 *m* Seehöhe (= 20 *m* über die Flusssohle) gehalten werden soll.

Ueberhaupt wird seit der englischen Administration die allerweitgehendste Aufmerksamkeit dem Irrigationswesen geschenkt. Neue Canäle werden angelegt, immer weitere unfruchtbare Landstriche werden in das Canalnetz einbezogen. Der Wasserverbrauch und die Wasservertheilung wird durch streng gehandhabte Gesetze geregelt, alle absichtlich oder durch Unvernunft herbeigeführte Störungen streng bestraft, und es ist nicht zu leugnen, dass die Bemühungen des Ministeriums für öffentliche Arbeiten, in dessen Ressort das ganze Irrigationswesen gehört, schon nach wenigen Jahren bedeutende positive Erfolge aufzuweisen hat.

Während also auf einer Seite constatirt werden muss, dass ernste Bemühungen gemacht werden, das Land fruchtbar und culturfähig zu machen, geschieht wieder andererseits gar nichts, um die Landwirthschaft selbst zu heben. Niemand kümmert sich darum, auf welche Art und Weise die durch das Nilwasser fruchtbar gemachten Felder angebaut werden, der Fellah hält fest an den althergebrachten Gewohnheiten und den primitiven Werkzeugen, und nur schwer hat er sich hergegeben, die weniger erträgliche Weizencultur mit Baumwolle zu ersetzen.

Es ist richtig, dass der Nilschlamm belebend auf den Boden einwirkt, doch gerade angesichts der Umstände, dass dasselbe Feld zwei- und sogar dreimal bebaut wird, muss das Entnommene durch Düngung ersetzt werden, was nur in seltenen Fällen oder nicht in entsprechendem Ausmaasse geschieht. Auch die Viehzucht ist vollkommen vernachlässigt, obgleich auch auf diesem Gebiete nicht unbedeutende Erfolge erzielt werden könnten.

Nur auf den Gütern des Khediven und einiger grossen Grossgrundbesitzer kann von einer zeitgemässen, rationellen Bewirthschaftung gesprochen werden.

Vor drei Jahren (1898) ist in Cairo die „Société Khedivale d'Agriculture" mit einem Capitale von 5 Millionen Francs gegründet worden. Die Gründung derselben wurde durch die Regierungskreise, namentlich durch die Engländer sehr gefördert, und es wurden daran weitgehende Hoffnungen geknüpft. Das bei der Gründung aufgestellte Programm war sorgfältig ausgearbeitet; es umfasste alle jene Arbeiten, an denen es zur Zeit Noth that, namentlich Terrainverbesserungen, Trockenlegung von Sümpfen, Irrigationsanlagen, Neuerungen und Verbesserungen auf agriculturellem Gebiete, Musterwirthschaften, Ausstellungen, Versuchsstationen etc.

Diese Gesellschaft besteht auch heute noch, sie sucht den selbstgestellten Aufgaben nachzukommen, und wenn auch gewisse Erfolge nicht in Abrede gestellt werden können, sind dieselben weit hinter den bei der Gründung gestellten Erwartungen zurückgeblieben. Die Hauptursache hievon dürfte in dem Umstande zu suchen sein, dass das Unternehmen nicht populär geworden ist und vor Allem begegnete demselben, als einer englischen Institution, der Fellah mit Misstrauen und dann gestaltete sich dasselbe durch die zu hohe Beitrittsquote von 4 L. E. (ca. 100 K.) zu exclusiv. Die Gesellschaft ist nur mehr in theoretischer Richtung thätig geworden und praktisch hat sie bis jetzt dem Kleingrundbesitzer nur wenig genützt.

In letzter Zeit ist nun hier in Alexandrien eine Bewegung zur Gründung eines Vereines entstanden, dessen Wirksamkeit den Grundbesitzern im Allgemeinen und speciell auch dem Fellahen zu Gute kommen sollte.

An die Spitze dieser Bewegung haben sich nicht Regierungsmänner, nicht Theoretiker, sondern Leute, die selbst sich praktisch mit der Landwirthschaft befassen und die entweder selbst Grossgrundbesitzer oder Directoren grosser Güterverwaltungen (wie jener des Tignan Pacha, des Draneht Pacha etc.) sind, die directe Fühlung mit der Landbevölkerung und Verständniss für die Bedürfnisse haben, gestellt.

Der von ihnen gegründete Verein, welcher den Titel „Union syndicale des Agriculturs d'Egypte" trägt, soll streng international sein, doch sind die meisten Comitémitglieder Franzosen, so wie auch das ganze Unternehmen — im Gegensatze zur englischen Agriculturgesellschaft in Cairo — einen französischen Charakter hat. Unter den Comitémitgliedern ist auch ein in Oesterreich diplomirter Landwirth, ein absolvirter Zögling des Francesco-Josefinum in Mödling bei Wien. Ausser den grössten Grundbesitzern Unterägyptens sind auch die „Land and Mortgage Comp." und die „Société de Behéra", zwei Handelsunternehmungen, die sehr grosse landwirthschaftliche Interessen vertreten, betheiligt.

Das bei der Constituirung der Versammlung im Mai aufgestellte Programm ist sehr reichhaltig und umfasst alle praktischen Fragen, welche für den egyptischen Landmann von Bedeutung sind.

Als Hauptgebiete der Thätigkeit wurden Landwirthschaft und Viehzucht bezeichnet. Bei der Landwirthschaft soll eine hervorragende Aufmerksamkeit der Baumwollcultur und dem Düngungswesen im Allgemeinen geschenkt werden.

Ueberhaupt soll das Verständniss für eine rationellere Bebauung des Bodens gehoben und alle technischen Kenntnisse auch dem einfachen Landmann zugänglich gemacht werden.

Der Verein soll als Bindeglied und Vermittler zwischen Consumenten und Producenten auftreten und durch sein Organ die Conjuncturen auf dem Weltmarkte, die Aussichten und Preisnotirungen bekanntgeben.

Anfänger oder kleine Grundbesitzer sollen unterstützt werden, namentlich soll der Verein ihnen bei Anschaffung von Maschinen und guten Materiales zur Aussaat behilflich sein.

Versuche neuer Culturen und Experimente mit neuen Düngmitteln und importirten Maschinen sowie Anlagen für Pferde- und Viehzucht sollen in besonderem Maasse der Unterstützung der Gesellschaft theilhaftig werden.

Das Hauptgewicht aber wird auf eine gut redigirte und jedem verständliche Zeitschrift gelegt, die in französischer und arabischer Sprache erscheinen wird. In dieser werden alle einschlägigen Fragen behandelt, Rathschläge ertheilt, die Resultate der mit verschiedenen Culturpflanzen und Düngmitteln angestellten Versuche eingehend geschildert, alle auf Landwirthschaft, Irrigation etc. Bezug habende Gesetze, Erlässe verlautbart, Marktpreise, Ernteergebnisse etc. veröffentlicht und alle erforderlichen Anleitungen für Viehzucht oder Behandlung kranker Thiere, für neue Culturanlagen, für industrielle Verwerthung der Naturproducte werden mit Bereitwilligkeit ertheilt.

Damit auch die ärmeren Classen nicht ausgeschlossen bleiben, wurde der Vereinsbeitrag nur mit 1 L. E. (= 26 Frs.) festgesetzt.

Die Leute, die sich an die Spitze des Vereines gestellt haben, bieten eine gewisse Gewähr, dass sie es ernst mit ihrem Unternehmen meinen und selbst Opfer für das Gelingen nicht scheuen.

Wird das so reichhaltige Programm auch nur theilweise durchgeführt werden, so kann dieses Unternehmen zur Hebung der Landwirthschaft viel beitragen und dem ganzen Lande unermesslichen Nutzen bringen.

BAHNLINIE HANKOW—PEKING.

Bei dem gänzlichen Mangel an statistischen verwendbaren Informationen über den Innenhandel Chinas ist es schwierig, sich ein getreues Bild von den commerciellen Aussichten irgend eines Verkehrsunternehmens zu machen. Schon allein der Umstand, dass es in China

überhaupt noch keine Bahn gibt, die mit der Absicht gebaut wurde, dem Handelsverkehr zu dienen, erschwert die Beurtheilung des Einflusses, den eine neue Bahn auf die Entwicklung des Verkehres haben wird.

Die einzige bis jetzt im Betriebe befindliche grössere Bahn, die Linie Tientsin—Tongkou—Tangschan—Shanghaikuan wurde ursprünglich von einer chinesischen Bergbaugesellschaft lediglich für ihre Zwecke (Kohlentransport etc.) gebaut und erst nach und nach dem allgemeinen Verkehr übergeben. Die Entwicklung des Verkehres auf dieser Linie bietet daher auch keinen Anhalt für die Beurtheilung der commerciellen Aussichten der Hankow—Peking-Bahn. Eher würde die Entwicklung der allerdings nur 40—50 Meilen langen Bahn in Nord-Formosa einigen Anhalt bieten. Dort war die Schnelligkeit, mit der sich die Chinesen an die Benutzung der Bahn für ihren Gütertransport gewöhnten, geradezu überraschend.

Im Allgemeinen kann wohl angenommen werden, dass der Chinese trotz aller Vorurtheile Geschäftsmann genug sein wird, sich unverzüglich jeden Vortheil zu sichern, den ihm die Beförderung mit der Bahn ermöglicht. Wie schnell dies gehen wird, hängt natürlich auch von der Art der Propaganda ab, die in den durchquerten Districten gemacht wird, sodann aber auch von den Facilitäten, welche die Bahn namentlich an ihren Endstationen gewähren wird. In Hankow wird geklagt, dass der Güterbahnhof weit (ca. 5 *km*) vom Geschäftsviertel angelegt ist, ein Uebelstand, der jedoch vielleicht mit der Zeit dadurch aufgehoben werden wird, dass sich das Geschäft in vielen Artikeln immer mehr nach dem Güterbahnhof hinziehen wird.

Die Hauptfrage ist: Werden Productionsgebiete von hinreichender Bedeutung von der Bahn durchschnitten, um dieselbe zu einem wirklich lebensfähigen Unternehmen zu machen? Diese Frage ist wohl mit einem unbedingten „Ja" zu beantworten. Allerdings folgt die Bahn im Grossen und Ganzen den alten Handelsstrassen: Hankow—Chanchiakou im Süden und Chengteng—Paoting—Peking—Tientsin im Norden, auf denen für chinesische Verhältnisse ein lebhafter Verkehr in beiden Richtungen stattfindet (selten aber die ganze Strecke durchmessend), dessen Quantum jedoch selbst bei einer zu erwartenden wesentlichen Ausdehnung keineswegs genügen würde, die Bahn rentabel zu machen.

Die durchschnittenen Districte selbst fördern jenen Waarenverkehr nur wenig, da namentlich die südlicheren Gegenden ziemlich unfruchtbar sind und das oft von verheerenden Ueberschwemmungen heimgesuchte untere Flussgebiet des Gelben Flusses auch nur zeitweise dazu im beträchtlichen Umfange beiträgt, während andere Gegenden so vorzügliche Wasserverbindungen besitzen, dass die Concurrenz derselben dauernd fühlbar sein wird.

Eher dürfte die Erleichterung des Verkehres der Transithandel jener Districte, namentlich der Städte Chanchiakou und Chengting gehoben werden. und diese Aussicht ist daher für die Rentabilität der Hankow—Peking-Bahn ausschlaggebend. Uebrigens darf auch nicht vergessen werden, dass der Winterverkehr (während der Peiho und die anderen Wasserstrassen im Norden zugefroren und andere Flussläufe theilweise durch niedrigen Wasserstand unschiftbar geworden sind) eine beträchtliche Einnahme bringen dürfte.

Aus dem Gesagten erhellt, dass auf der Bahn nach ihrer Fertigsstellung ein bedeutender Güterverkehr stattfinden muss und die durch die Bahn herangeschafften grösseren Waarenmengen auf das Geschäft an ihren Endpunkten Hankow und Tientsin-Peking einen bedeutenden Einfluss haben werden, der nur ein günstiger sein kann. Auch ist es sicher, dass mancher Artikel, dessen Transport nach jenen Plätzen soweit unthunlich war, dort einen neuen Markt finden wird, dass auch in manchen Districten die Production mancher Erzeugnisse mit gleichem Erfolg stimulirt werden wird und für manche Importartikel neue Märkte eröffnet werden.

Dieser sowie andere bekannte Vortheile von der Eröffnung neuer Bahnen würde in erster Linie natürlich Tientsin und Hankow (abgesehen von den Importartikeln, für die Hankow nur ein Transitplatz ist) zugute kommen, und ist anzunehmen, dass Hankow, da es das ganze Jahr für die Schiffahrt offen ist, hievon den Löwenantheil erhalten wird. Wie weit dies jedoch gehen wird und bis zu welchem Grade es Hankow gelingen wird, das Geschäft in gewissen bisher in Tientsin gehandelten Artikeln an sich zu ziehen, lässt sich zur Zeit nicht beurtheilen.

Schliesslich sei noch erwähnt, dass die projectirte Hankow—Canton-Bahn. deren Concession jetzt in die Hände desselben Consortiums übergegangen ist. welches die Hankow—Peking-Linie baut, in jeder Hinsicht bedeutend bessere Aussichten bietet als die letztere, da sie die reichsten und fruchtbarsten Gegenden Mittelchinas durchschneiden wird, und davon für Hankow ein wesentlich grösserer Vortheil zu erwarten ist.

DIE FRANZÖSISCHE EISENBAHN IN YÜNNAN.

Der zuerst im Jahre 1889 in Aussicht genommene Bau einer Eisenbahn in die Provinz Yünnan hinein ist schliesslich durch die Concession ermöglicht worden, welche China an Frankreich im Frühling des Jahres 1898 ertheilte und die im December desselben Jahres die Genehmigung der französischen Kammer erhalten hat. Der General-Gouverneur von Indo-China, Doumer, hat stets die grösste Energie behufs Entwicklung des seiner Sorge anvertrauten Landstriches gezeigt, so dass der nunmehr ermöglichte Bau der fraglichen Bahn ausschliesslich seiner Willenskraft und seinem Optimismus zu verdanken ist.

Den Erfolg, den der von Russland ausgeführte Bahnbau an der Nordgrenze Chinas unzweifelhaft zu verzeichnen hat, dürfte in nicht geringem Maasse die Energie seines Verbündeten an der Südgrenze angefeuert haben, und deshalb ist es auch verständlich, wenn kürzlich ein süddeutsches Blatt schrieb, dass die französisch-russische Kette von der Ostsee bis an den Golf von Tonking reichen werde, sobald Frankreich festen Fuss in Yünnan, Russland aber festen Fuss in Tibet erlangt habe. Sobald diese Verbindung lückenlos hergestellt sei, so wurde hinzugefügt, dürften die beiden Verbündeten im Stande sein, den Handelsverkehr zwischen China und den britischen Besitzungen in Asien zu verhindern, auch sei beiden die Möglichkeit geboten, sich gegebenen Falles zu Operationen zu vereinigen, die entweder nordwärts gegen China oder südwärts gegen Ostindien sich richten könnten. Diese Anschauung, schreibt die „Hamburger Börsenhalle", scheint recht sanguiner Natur zu sein, denn wer sich die geologische Formation der Region zwischen Russisch-Centralasien und Tonking vergegenwärtigt, wird sich daran erinnern, dass eine Verbindung zwischen den russischen und französischen Besitzungen in Asien über ein Hochland hinweggehen muss, dessen Erhebung zwischen 6000 und 16.000 Fuss über dem Meeresspiegel schwankt und das eine Breitenausdehnung von mindestens 200 geographischen Meilen besitzt, deshalb auch kaum innerhalb der Region praktischer Politik liegt, selbst wenn England, das doch zumeist bei dieser Angelegenheit interessirt ist, sich vollständig passiv verhalten sollte. In Frankreich haben die Auslassungen des erwähnten süddeutschen Blattes selbstverständlich lebhaften Wiederhall gefunden und man hat vielfach sich dahin geäussert, dass Russland und Frankreich einander nun über China hinweg die Hand reichen würden. Allerdings ist diese Aufregung gedämpft worden, als Herr Doumer in seinen Auslassungen in der französischen Kammer betonte, er plane nur eine „friedliche" Eroberung der

Provinz Yünnan und lehne alle politischen und militärischen Abenteuer von vornherein ab. Seine Ziele seien nur wirthschaftlicher Natur, und er sei deshalb auch nur gesonnen, seinen Einfluss der französischen Industrie und dem Handel seines Vaterlandes zur Verfügung zu stellen.

Wenn nun auch die Absichten Doumer's völlig friedfertiger Natur sind, so darf doch nicht vergessen werden, dass auch der Bau einer Eisenbahn politische Folgen nach sich ziehen kann, zumal da allein schon der Bau und der Betrieb der fraglichen Bahn zu allerlei Störungen zu führen vermag. Reibereien mit China in Yünnan oder an anderen Orten können zu militärischen Operationen führen, deren Zweck die Erleichterung des Bahnbaues ist, andererseits können militärische Operationen, sobald sie erfolgreich verlaufen, eine dauernde Besitzergreifung des fraglichen Districts im Gefolge haben. Derartige Möglichkeiten sind aber nicht allein für die beiden zunächst betheiligten Interessenten, sondern auch für ihre geographischen Nachbarn von Bedeutung.

Der Bau von Eisenbahnen in fremdem Lande durch Vermittlung eines Syndicates ist eine Errungenschaft der Neuzeit und letzthin uns in China vor Augen geführt worden. In Frankreich hat man denjenigen grossen Creditinstituten lebhaftes Lob gezollt, welche den Contract mit Herrn Doumer betreffs des Baues der Yünnanbahn abgeschlossen haben, und es ist dieses Uebereinkommen besonders deshalb commentirt worden, weil es die Colonialverwaltung von der politischen Verantwortung und dem finanziellen Risico eines umfangreichen und immerhin gefährlichen Unternehmens befreit. In Wirklichkeit scheint uns aber das für die Bahn eintretende Syndicat von recht geringer Bedeutung zu sein, da trotz desselben das ganze Unternehmen ein Staatsunternehmen bleibt und die Verantwortlichkeit der Regierung auch nicht zum mindesten entlastet.

Die Eisenbahnlinie von Haifong nach Yünnan-sen zerfällt in drei Theile. Der erste dieser Theile reicht von Haifong nach Vietri (etwa 20 geographische Meilen) und konnte mit Leichtigkeit gebaut werden, da die Franzosen Herren des Landes sind; im Weiteren hat der Bau von Vietri nach Laokai, also nach der Landesgrenze, auf einer etwa 28 geographische Meilen langen Strecke bereits begonnen. Der dritte Theil von Laokai nach Yünnan-sen, der Schätzung nach etwa 57 geographische Meilen lang, soll von der Gesellschaft, die sich zu diesem Zwecke neugebildet hat, gebaut werden. Die ganze Strecke fällt in chinesisches Gebiet und der Bau dürfte diverse technische Schwierigkeiten zu überwinden haben.

Der erste Theil der Bahn soll der Betriebsgesellschaft am 1. April 1903, der zweite Theil am 1. April 1905 übergeben werden. Dabei ist zu bemerken, dass die Betriebsverwaltung, den abgeschlossenen Verträgen zufolge, ausschliesslich aus Franzosen zu bestehen hat, während die der Betriebsgesellschaft vorbehaltene Thätigkeit sich auf den Bau der dritten Theilstrecke und auf den Betrieb der ganzen Bahn beschränkt.

Das Capital der Betriebsgesellschaft ist auf 101,000.000 Francs bemessen, wovon 12,500.000 Frs. in Actien emittirt werden, während weitere 12,500.000 Frs. aus einer von der Indo-China-Regierung zu zahlenden Subvention und 76,000.000 Frs. aus Obligationen bestehen, denen seitens der Regierung eine Zinsgarantie von jährlich 3,000.000 Frs. auf einen Zeitraum von 74 Jahren zugebilligt worden ist. Für den Fall, dass die Betriebsgesellschaft ihren Verpflichtungen nicht nachkommen kann, ist bestimmt worden, dass die Colonie die Zahlungen auf die garantirten Obligationen übernimmt. Die Betriebsgesellschaft hat das Risico des Betriebes auf der ganzen Linie zu übernehmen, andererseits nimmt sie mit der Colonialregierung auch am Gewinn theil. Während einerseits die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, dass der das Flussdelta durchschneidende Theil der Bahn sich gewinnbringend gestalten dürfte, so bleibt es andererseits doch zweifelhaft, ob der Güterverkehr von Yünnan einen ausreichenden Umfang gewinnen wird, um den oberen Theil der Bahn zu einem lohnenden zu gestalten. In den Verhandlungen der französischen Kammer über die Bahn wurde wiederholt auf die Belastung verwiesen, welche durch die Subvention und durch die Zinsgarantie der bereits hochbesteuerten Bevölkerung des französischen Indo-China auferlegt wird, während andererseits der Vortheil, den die Colonie aus der Bahn eventuell ziehen könne, als nicht augenfällig bezeichnet wurde. Desgleichen wurde geltend gemacht, dass Tonking durch die Bahn commerciell kaum begünstigt werde, der vorhandene Handel, so hiess es, sei meistentheils Transithandel zwischen Hongkong und Yünnan, und die dem Handel sich bietenden Waaren seien mit Ausnahme des zumeist eingeführten Baumwollgarns (ostindischer Herkunft) und des zur Ausfuhr gelangenden Zinns sowohl der Zahl wie dem Werthe nach gering. Allerdings verwies demgegenüber Herr Doumer auf den angeblich vorhandenen Reichthum des Landes an Mineralien und landwirthschaftlichen Erzeugnissen, ohne jedoch dafür nennenswerthen Glauben zu finden. Man war jedoch darin einig, dass, wenn eine Bahn nach Yünnan überhaupt lohnend arbeiten könne, das von der projectirten französischen Bahn an erster Stelle erwartet werden dürfe, zumal die zukünftige Verlängerung der Laokai-Yünnan-sen-Linie bis an das Yangtsebecken nicht unmöglich erscheine, wodurch die zahlreichen Producte der Provinz Szu-chuan auf die Route Yünnan—Tonking abgeleitet werden könnten. Selbstverständlich ist das Zukunftsmusik, denn die Bahnfahrt bis Nord-Yünnan dürfte in Folge des Berglandes, durch das sie führt, mindestens 25 Tage beanspruchen, andererseits ist aber der naturgemässe Abflussweg für Nord-Yünnan und Szu-chuan der Yangtsefluss, wie dies schon Baron v. Richthofen klargelegt hat, so dass eine Bahn, die von Yünnan-sen bis an den Yangtse reicht, eher diesem Strome als dem Hafen von Tonking den Waarenverkehr zuführen dürfte.

CHRONIK.

Asien.

Asiatische Türkei. Abd-ul-Aziz ibn er-Raschid soll seine Herrschaft über Nedschd wieder im früheren Umfange hergestellt haben, seit er durch den Vormarsch türkischer Truppen auf Kuëit von seinem Gegner Mubarak ibn Isabah befreit worden ist. Mubarak hat sich dem Sultan wieder unterworfen, nachdem ihm die Fortdauer seiner Herrschaft über Kuëit gewährleistet worden war. Die von Mubarak in ihren alten Besitz wieder eingesetzten nedschdischen Emire können sich allein gegen Abd-ul-Aziz nicht halten und fliehen wieder nach Kuëit. Darauf verwüstet Ibn er Raschid die abgefallenen Provinzen und lässt viele ihrer Einwohner hinrichten. Mubarak soll für den Winter einen neuen Feldzug planen. — In Folge fortgesetzter Streitigkeiten zwischen den beiden Kurdenstämmen Milli und Karaketschi, zwischen denen öfters blutige Zusammenstösse stattfinden, verlassen die Bewohner von siebzehn Dörfern von Diarbekir ihre Wohnungen, und die Kurden besetzen die verlassenen Dörfer. — Unter den Kurden des Sandschaks Dersim herrscht wegen des Einschreitens der Behörden und der Verhaftung einiger Uebelthäter grosse Aufregung, und die Kurden ermorden den Polizeichef des Sandschaks und verwunden dessen Bruder. — Die aus Kurden bestehenden Hamidié-Regimenter setzen in Wan ihre Ausschreitungen gegen Christen fort und plündern auch Muhammedaner. Da die türkischen Behörden keine Abhilfe schaffen, wenden sich mehrere Begs an das dortige russische Consulat mit der Bitte um Einschreiten bei der Pforte. — Die armenischen Notabeln in Musch ersuchen den Sultan telegraphisch um Schutz gegen die Ausschreitungen der Kurden. — Die arabischen Stämme von Basra verhalten sich unter dem Einflusse englischer Agenten zweideutig,

weshalb Feisi Pascha aus Bagdad dahin geschickt wird, um mit den arabischen Scheiks zu verhandeln.

Arabien. Zwischen dem arabischen Scheik Makbul, der auf englischem Protectoratsboden im Hinterlande von Aden ein Fort errichtet hatte, und englischen Truppen kommt es zu einem Zusammenstoss. Die von türkischen Truppen unterstützten Araber werden zurückgeschlagen. Die Engländer bemächtigen sich des Forts und zerstören es. Die Pforte behauptet, dass die englischen Truppen bei der Verfolgung des Scheiks Makbul einige Ortschaften des türkischen Gebietes besetzt hätten, und verlangt die Zurückziehung der englischen Truppen. Die Engländer behaupten, dass die Araber, von türkischen Truppen unterstützt, in ein unter englischem Schutz stehendes Gebiet eingebrochen seien, und werden Genugthuung verlangen. — Araber greifen die Escorte des Vali von Hedschas an, der in der Provinz reist, und nehmen eine Kanone weg.

Indien. Eine Bande von 200 Mahsudis greift einen Milizposten bei Kaschmir Kar an und tödtet den Posten. Die nur 30 Mann starke Besatzung wird überrumpelt und zieht sich in die Caserne zurück. Die Mahsudis verlangen die Herausgabe der Gewehre und drohen, das Gebäude im Falle der Weigerung in Brand zu stecken. Der eingeborene Officier sieht, dass Widerstand hoffnungslos ist, und liefert die Gewehre aus. Die Mahsudis schliessen hierauf die Garnison in die Casernen ein, plündern das Wachtgebäude und verschwinden, nachdem sie vier Mann der Miliz und drei Arbeiter getödtet und den commandirenden Officier und drei Mann verwundet haben. — Eine Bande von 20 Waziri greift zwischen Dschatla und Murtaza eine Reisegesellschaft an und verwundet den Postinspector Simpson und den Tahsildar Sarwekai.

Birma. Die Unzufriedenheit unter den Katschins wächst, da die englischen Behörden nicht im Stande sind, sie vor den Einfällen der jenseits der Grenze wohnenden Katschins zu schützen, und auch die chinesischen Behörden dies nicht vermögen.

Indo-China. In Laos bricht ein Aufstand aus und ein französischer Colonist (Ménard) wird getödtet. Die Unruhen, die in Pan Muong und Pavan anfingen, erstrecken sich gegen Attapen und Savannakhek am Mekong, wo die südlichen Khas oder Laos-Stämme im Aufstande sind. Man fürchtet, dass sich ihnen die nördlichen Khas anschliessen. Nach der Vertreibung der französischen Miliz setzen sich die Empörer am Mekong fest und unterbrechen die Verbindung zwischen Oberlaos und Cochinchina.

China. Alle Edicte des Kaisers von China, welche die Anträge der Gesandten genehmigen, sind nunmehr erlassen worden. Das Edict, durch welches die Einfuhr von Feuerwaffen und von Munition verboten wird, übergeht den Umstand, dass das Verbot sich auf die Regierung bezieht, und stellt die Sache so dar, als ob die Regierung die Einfuhr aus freien Stücken verbiete, um die Wiederholung der Unruhen und des Räuberunwesens zu verhindern. Ein kaiserliches Edict setzt als Tag der Abreise des chinesischen Hofes von Singanfu den 6. October fest; doch sollen die die Rückkehr des Hofes nach Peking anordnenden kaiserlichen Decrete nur eine List sein, um die Verbündeten zu täuschen. Das Friedensprotokoll wird den chinesischen Bevollmächtigten zugestellt, jedoch von diesen nicht unterzeichnet. Ein hoher Zollbeamter begibt sich nach Nanning, um dieses als Vertragshafen zu erklären. Peking wird von den deutschen Truppen geräumt; die Engländer, Italiener und Japaner verschieben die Räumung der Stadt. Die Haltung des niederen Volkes in Peking soll wieder unfreundlicher werden. In der Umgebung von Tsingtau werden vom deutschen Gouvernement sechs Dörfer angekauft, und diese sollen abgebrochen werden. Die belgische Mission in der Westmongolei wird von regulären chinesischen Truppen befreit. Die russische Regierung lässt der armen Bevölkerung von Tsitsikar Gelduntersützungen zukommen. In Canton wird ein gegen die Fremden gerichteter Aufruf der Boxer angeschlagen, in welchem gegen die Einführung einer Haussteuer, die in Folge der an die fremden Mächte zu zahlenden Entschädigung nothwendig geworden sei, Einspruch erhoben wird; es wird als sicher hingestellt, dass ein grosser Aufstand ausbrechen werde, wenn die chinesische Regierung den Forderungen der Mächte nachgeben und die Steuer eintreiben werde. In der Umgebung von Peking wird der deutsche Lloydsteward Lahr von Räubern überfallen und ermordet; zur Verfolgung der Mörder werden sofort Schritte gethan. Die Chinesen verlangen die Ausweisung eines französischen katholischen Missionärs, der mit dem Revolver Entschädigungen eingetrieben haben soll. Der englische Gesandte Satow kündigt den chinesischen Vertretern an, dass England sich die Zurückziehung seiner Truppen überlegen werde, falls die gegen die Urheber des Gemetzels in Tschoutschou angeordneten Strafen nicht sofort vollzogen würden. In Kudscha werden sechs chinesische Christen ermordet. Die chinesische Sühnemission an den deutschen Kaiser trifft in Basel ein, und Prinz Tschun verweilt hier, da bezüglich des Friedensprotokolles diplomatische Schwierigkeiten entstanden sind.

Korea. Japan verlangt von Korea die Abtretung eines Grundstückes in Masampo. Das Grundstück, das Japan pachten will, ist 800.000 m^2 gross und stösst an das von Russland gepachtete Grundstück. Die koreanische Regierung lehnt die Erfüllung der von Japan wiederholt energisch gestellten Forderung ab. Im Gouvernement Hwanghai machen die Japaner an vielen Orten topographische Aufnahmen, ebenso an der Küste, und in einigen Dörfern schreiben sie die Zahl der Höfe auf. Das Vorgehen der Japaner soll das Volk aufregen. — Der französische Director der koreanischen Bergwerke begibt sich mit einer Expedition ins Gouvernement Söul, um im Kreise Aussan Bodenuntersuchungen vorzunehmen; die in den dortigen Bergwerken beschäftigten Koreaner und Japaner leisten Widerstand und zwingen die französische Expedition zur Rückkehr nach Söul. Erst unter dem Schutze einer starken militärischen Bedeckung begibt sie sich wieder nach Aussan.

Sumatra. Die Frau des Prätendenten auf das Sultanat von Atschin hat sich dem Gouverneur von Atschin unterworfen. Der Zufluchtsort des Prätendenten, der verwundet entkam, ist entdeckt worden.

Philippinen. Oberst Grant nimmt während eines Erkundigungsrittes in der Provinz Batangas den Führer der Philippiner, Oberst Martin Cabrera, dessen Adjutanten und sechs andere Philippiner gefangen. Dies wird von den Militärbehörden als das wichtigste Ereigniss seit Aguinaldo's Gefangennahme bezeichnet. — Eine Proclamation des Generals MacArthur gibt den Philippinern bekannt, dass, da es eine Regierung nicht mehr gebe, jeder Philippiner, der nach einem bestimmten Zeitpunkte einen amerikanischen Soldaten tödten sollte, als Mörder angesehen würde.

Afrika.

Algier. Die Grenze, die der Generalgouverneur Algeriens dem freien Verkehr von Europäern im Süden der Colonie gesteckt hat, verläuft von Ain Sefra längs der Eisenbahnlinie nach Duveyrier und von da über Maghar, Bu-Seneghan, El Abiad, Sid Scheik, Bregine-Tadscheronna, El Golea, Uargla Tugaurt nach El Uled. Zum Betreten der Zone südlich dieser Linie ist also künftig eine besondere Erlaubniss des Gouverneurs erforderlich.

Marokko. Die beiden von den Kabylen geraubten spanischen Kinder werden noch gefangen gehalten. Der Knabe soll gezwungen worden sein, zum Islam überzutreten, doch wird er und das Mädchen gut behandelt. Von spanischer Seite wird vom 12. Mai ab bis 12. August eine Entschädigungssumme von täglich 100 Pesetas für die Gefangenen verlangt, und nachdem die Frist für die

Befreiung am 12. August abgelaufen ist, werden bis 12. September 5000 Pesetas täglich gefordert. — Zwischen Ceuta und Tetuan wird der Professor Sanchez Moguel von Kabylen ausgeplündert. — Der Sultan hat die Verlegung des Hofes nach Fez auf unbestimmte Zeit verschoben und verbleibt weiter in Marakesch.

Aegypten. In Alexandrien entsteht ein Aufruhr, weil ein Italiener einen ägyptischen Polizeicorporal ermordete; mit Unterstützung der englischen Polizei wird die Ruhe wieder hergestellt. — In Port Said, Alexandrien und Zagazig kommen Pestfälle vor.

Französische Somaliküste. Die Regierung der Vereinigten Staaten hat sich entschlossen, eine Kohlenniederlage im Hafen von Dschibuti zu errichten, und ein ähnlicher Entschluss wird von der russischen Regierung erwartet.

Italienisch-Nordostafrika. Der Sultan von Midschertein unterwirft sich formell Italien, indem er eine Convention abschliesst, worin er das Protectorat Italiens in seinem ganzen Gebiete anerkennt und verschiedene Concessionen gewährt. — Die Midschertein-Somalis plündern das Wrack des an ihrer Küste gestrandeten Dampfers „Asturia" der Hamburg-Amerika-Linie.

Britisch-Westafrika. Zwischen der Regierung von Gambia und dem einflussreichen Häuptling Musa Mollah, der auf französischem Gebiet wohnt, ist ein wichtiges Abkommen abgeschlossen worden, demzufolge das gesammte Gebiet an beiden Ufern des Gambiaflusses bis zur englisch-französischen Grenze nunmehr britisch wird. Die französischen Behörden hatten die Verhandlungen des Häuptlings mit dem britischen Vertreter genehmigt. Fortan werden also die Engländer nicht nur dem Namen nach, sondern thatsächlich eine Controle über das gesammte Flussgebiet des Häuptlings haben, und die Errichtung eines französischen Postens am Gambiaflusse wird ausgeschlossen sein.

Niger-Territorien. Die westafrikanischen Grenztruppen erhalten die Weisung, sich sofort nach dem Tschadsee zu begeben, um die britischen Interessen in Sokoto im nördlichen Nigergebiete zu beschützen. — Der Emir von Adamaua betreibt den Sclavenraub in grossem Maassstabe und schädigt den Handel am Binuefluss. Eine Strafexpedition geht unter Oberstlieutenant Morland nach Yola, dem Hauptquartier des Emirs, ab, welches sich 500 Meilen von Sokodscha befindet. — Fartarella, einer der Söhne des vor zwei Jahren von den Franzosen im Kampfe getödteten Rabbeh, anerkennt durch einen Boten die Regierung von Nordnigeria und bittet um britische Unterstützung zur effectiven Besetzung der Landschaft Bornu.

Congostaat. Der wegen Misshandlung von Eingeborenen zu acht Jahren Gefängniss verurtheilte Agent Noray ist zum zweitenmale aus dem Gefängniss in Boma entwichen. — Der Aufstand der Batetela ist noch nicht niedergeschlagen. Die Aufständischen ziehen im Gebiete des Uelledistrictes im Norden der Colonie umher und richten viel Schaden an. Im Kasseigebiete findet zwischen den Batetela und vierzig Congosoldaten ein Gefecht statt, wobei die Eingeborenen einem tödtlich verwundeten weissen Soldaten die rechte Hand abschneiden. — Ueber das im Süden am Lualaba und am Tanganyikasee fortgesetzte Kesseltreiben gegen die meuterischen Bangalasoldaten vernimmt man nur, dass mehrere Gefechte stattgefunden haben. In dem Bezirke werden sieben Militärstationen mit einer Gesammtbesatzung von 500 Mann errichtet.

Deutsch-Ostafrika. Für den Ausbau der Häfen von Dar-es-Salam und Tanga sind die Vorarbeiten im Gange. In Dar-es-Salam sind zwei Sachverständige thätig, um die Wasser- und Uferverhältnisse zu untersuchen und die Unterlagen zu liefern, auf deren Grund ein Bauproject für die Ausgestaltung des Hafens ausgearbeitet werden kann.

Zambesia. Eine Expedition hat Buluwayo verlassen, um die Kohlenfelder von Sengwe gründlich zu erforschen.

Portugiesisch-Westafrika. Die portugiesische und die englische Regierung haben sich über die Abgrenzung zwischen den Provinzen Angola und Barotse verständigt.

Südafrikanische Republik. Lord Kitchener erlässt eine Proclamation, durch welche allen Commandanten, Feldcornets oder Anführern bewaffneter Banden, welche Bürger der ehemaligen Republiken sind und noch immer den englischen Truppen Widerstand leisten, sowie allen Mitgliedern der Regierungen des ehemaligen Oranje-Freistaates und Transvaals, wenn sie sich nicht bis zum 15. September ergeben, mit ewiger Verbannung aus Südafrika gedroht wird. Diese Proclamation hat die Buren erbittert und zu verstärktem Widerstande gereizt. In der Nähe von Fischriver findet ein Kampf statt, in welchem die Engländer Verluste erleiden, doch die Buren zurückgetrieben werden. In einem Gefechte nördlich vom Modderflusse erleiden Engländer und Buren Verluste. In der Nähe von Neu-Bethseda fallen die Engländer in einen Hinterhalt und haben schwere Verluste. Nördlich von Steynsburg werden die Buren angegriffen und in die Flucht geschlagen. In der Nähe von Middelburg kommt es zu einem heftigen Zusammenstoss und müssen sich die Engländer mit schweren Verlusten zurückziehen. Die Engländer überrumpeln ein Burenlager bei Doornpoort, eines bei Vereeniging und eines bei Honigspruit, und die Buren erleiden Verluste. Bei Doornberg werden die Buren von den Engländern überrascht und haben Verluste an Todten, Verwundeten und Gefangenen. In der Nähe von Kalkönplats holen die Engländer trekkende Buren ein und machen Beute und Gefangene. Zwei grosse Burencommandos werden bei dem Versuche, den Oranje-River zu überschreiten, um in die Capcolonie einzudringen, zurückgeschlagen. Der Bezirk Fraserburg steht in offenem Aufruhr und wird von zahlreichen Burentrupps durchstreift; die telegraphische Verbindung ist unterbrochen; hunderte von Colonialrebellen schliessen sich den Buren an. Der Burencommandant Kruitzinger erklärt, alle bewaffneten Eingeborenen, ob sie in englischem Dienste stehen oder nicht, zu erschiessen. Ein Burencommando mit zwei Geschützen ist auf portugiesisches Gebiet übergetreten und lagert bei Guanek; dahin werden 500 Mann portugiesischer Truppen gesandt. Die Transvaalregierung lehnt alle Angebote, Kaperschiffe gegen England zu genehmigen, ab.

Madagaskar. In Tamatave kommen zwei Gruppen Chinesen und Inder an, um als Arbeiter bei öffentlichen Arbeiten, bei den Eisenbahnbauten und in der Landwirthschaft Verwendung zu finden.

Australien.

Carolinen-Inseln. Auf den Inseln Tobi und Helen-Riff ist die deutsche Flagge gehisst worden.

St. Mathias. Die Strafexpedition des Schiffes „Kormoran", die zur Züchtigung der Eingeborenen für die Niedermetzelung Mencke's und anderer Mitglieder seiner Mission ausgesandt wurde, hat mit den Eingeborenen ein Gefecht, in welchem achtzig von diesen getödtet und siebzehn gefangen genommen werden.

MISCELLEN.

Die wirthschaftliche Lage im Sudan. Das k. und k. Consulat *Cairo* schreibt in seinem Bericht für das II. Quartal laufenden Jahres: Im Sudan herrscht noch immer auf allen Gebieten des wirthschaftlichen Lebens ein trauriger Stillstand. Zur Hebung des Verkehres hat die Regierung mit der New-Egyptian and Sudan Development Co. für die Dauer von zehn Jahren einen Vertrag bezüglich des Betriebes der Flussschiffahrt zwischen Chartum und den am oberen Nil gelegenen Städten bis zur Enclave Lado abgeschlossen. Behufs Untersuchung und eventueller ökonomischer Verwerthung

der zwischen dem Blauen und Weissen Nil gelegenen Grundcomplexe hat sich unlängst eine Gesellschaft constituirt. Die sudanesische Regierung beabsichtigt, die Frage des Baues einer schmalspurigen Bahn zwischen El Obeïd und El Duem zu studiren. Ein anderes Project der Bahnverbindung zwischen Kassal und Massaua beschäftigt gleichfalls die Regierung. Ein besonderer Credit wurde bewilligt für die Organisation von Colonien entlassener Soldaten am Blauen Nil. Die Colonisten sollen besondere fiscalische Erleichterungen geniessen und das Nothwendige zur Bewirthschaftung des Bodens von der Regierung erhalten.

Im Kordofan bessern sich die Zustände merklich Die noch vor einem Jahre ganz verwüstete Stadt El Obeïd zählt gegenwärtig 7000 Einwohner. Die Gummiernte ist hier ausgezeichnet gut ausgefallen, und grosse Vorräthe liegen aufgestapelt.

Ein chinesisches Edict über die Chinesen im Auslande. Ein im Namen der Kaiserin-Regentin am 8. Juli 1901 erlassenes Edict macht denjenigen Chinesen, die im Auslande auf Hochschulen studirt haben, Aussicht auf Anstellung im Staatsdienste. Dieses Actenstück ist einerseits ein Anzeichen, dass die chinesische Regierung endlich die Bedeutung der fremden Wissenschaften zu schätzen beginnt, andererseits wird dadurch von Neuem bestätigt, dass in China selbst nur wenige Personen vorhanden sind, die praktisch verwerthbare Kenntnisse ausländischer Verhältnisse besitzen. Das Edict lautet:

„Ein wichtiges Erforderniss bei der Regierung ist, dass man begabte Leute ihrem vollen Werth nach würdigt. Wie wir hören, befinden sich sehr viele vielversprechende Talente unter denjenigen jüngeren Familienmitgliedern ins Ausland gegangener chinesischer Kaufleute, welche sich dort an Ort und Stelle den Studien widmen. Wir verordnen daher Folgendes:

Unsere Gesandten im Ausland sollen sorgfältig Umschau halten; so oft sich im Ausland Jemand befindet, der auf den Hochschulen dort studirt und ein Specialfach gründlich beherrscht, sei es, dass er darüber Zeugnisse aufweisen kann oder dass er bereis ein Werk darüber verfasst hat, soll es den Gesandten gestattet sein, nach gewissenhafter Einziehung von Erkundigungen über solche Leute unter Zugrundelegung einer bestimmten Classeneintheilung zu berichten und sie nach China zurückzuschicken. Der Reichsrath wird dann beim Throne die Abcommandirung höherer Beamter beantragen, welche die betreffenden jungen Leute in den verschiedenen Fächern, welche diese studirt haben, zu prüfen haben. Nach Abgabe der Prüfungsarbeiten werden sie in Audienz vorgestellt und wird dann aus ihnen eine Auswahl getroffen für die verschiedenen officiellen Staatsprüfungen, nämlich für die Grade als tschin-schi (Graduirter ersten Ranges), tschu-yeu (Graduirter zweiten Ranges) und kung-scheng (privilegirter Graduirter dritten Ranges). Später, nachdem sie sich wirkliche Verdienste erworben haben, wird man ihnen wichtige amtliche Stellungen geben. Die Prüfungsbestimmungen sowie Vor- und Zuname, Heimat, Alter und Signalement der Prüflinge sind an die zuständigen Behörden einzusenden.

Die Gesandten müssen bei der Prüfung gewissenhaft und ehrlich vorgehen, dürfen vor Allem nicht Jemand, der durchaus keine positiven Kenntnisse hat, unter die Zahl schmuggeln, was nur unnützen Schriftwechsel verursachen würde. Vielmehr ist der Absicht der Regierung Rechnung zu tragen, welche auf der Ausschau nach hervorragenden Männern ist und das Richtige mit den geeigneten Mitteln zu erstreben sucht."

Der Handel Britisch-Indiens im I. Quartale des Amtsjahres 1901/1902. Nach den eben veröffentlichten statistischen Daten über den Handel Britisch-Indiens im I. Quartale des laufenden Fiscaljahres (1. April—30. Juni) haben Import und Export einen nicht unbedeutenden Aufschwung gegen das Vorjahr genommen.

Die Waareneinfuhr ist in dieser Zeit im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres um 28·9 Millionen Rupien gewachsen und beträgt 207½ Millionen Rupien gegen 172¾ Millionen Rupien im Jahre 1900. In Gruppen geordnet vertheilt sich die Einfuhr in folgender Weise:

	1. April bis 30. Juni		
	1899	1900	1901
Lebende Thiere	363 300	950.945	1,007.350
Nahrungsmittel und Getränke:			
Zucker	6,359.472	12,796.134	14,572.191
Andere Artikel . . .	11,964.158	15,657.842	13,673.574
Metalle und Metallwaaren:			
Messerschmied- und Stahlwaaren	4,085.343	4 905.133	4,524.338
Metalle	11,915.578	17,652.604	17,654.362
Maschinen und Spinnereieinrichtungen . . .	7,390.123	5,482.297	6,710 329
Eisenbahmaterial . . .	8,878.483	4,506.042	6 923.727
Chemikalien, Droguen, Farb- und Gerbstoffe .	5,048.467	4,825.609	5,458.049
Oele:			
Mineralöle	7,503.258	8,688.042	11,687.918
Andere Oele	616.601	575.510	644.104
Rohmaterialien	7,854 396	7,476.672	7,657.963
Halb- und Ganzfabricate:			
Baumwollgarne . . .	6,462,765	5.810.064	7,407 609
Baumwollgewebe . . .	69,114.289	56.811.328	73.341.875
Gesammtimport . .	234,266.360	215,477 193	237,469.674

Mit Ausnahme von Nahrungsmitteln und Messerschmiedwaaren zeigt sich erfreulicherweise in allen Gruppen oft recht bedeutende Zunahme. Die Abnahme der Einfuhr von Nahrungsmitteln (über 2 Millionen Rupien) kann als ein günstiges Zeichen aufgefasst werden; die Folgen der letzten Missernten scheinen allgemach zu schwinden und das Land selbst genügend Feldfrüchte für den Bedarf der Bevölkerung zu erzeugen.

Bei der Wichtigkeit des *Zucker*-Importes nach Indien für die heimischen Producenten seien hier die Provenienzen des hier eingeführten Zuckers angegeben (Menge in Cwts, Werth in Rupien):

Raffinirter Zucker.

	1. April bis 30. Juni		
	1899	1900	1901
		Englische Centner	
England	14.401	31.796	48.941
Oesterreich-Ungarn . .	201.869	237.577	462.620
Deutschland	18.629	120.192	273 453
Mauritius	262.074	523.337	376.734
China	59.416	120.714	51.081
Straits	28.239	16.958	16.048
Andere Länder . . .	1.830	18.135	18.135
Zusammen . .	586.458	1,068.709	1,247.644
Nichtraffinirter Zucker .	101.611	267	634
Melasse	—	136.357	152.757
Zuckerwaaren	—	6.585	5.866
Gesammtmenge . . .	688.069	1,211.918	1,406.901
		Rupien	
England	224.974	346.219	555.894
Oesterreich-Ungarn . .	2,236.834	2,836.514	5,240.486
Deutschland	194.464	1,395.602	3,880.350
Mauritius	2,763.112	5,965.669	4,215.577
China	682.719	1,388.689	606.820
Straits	302.559	182.815	174.870
Andere Länder . . .	23.408	213.344	211.669
Zusammen . .	6,428.070	12,328 852	14,085.666
Nichtraffinirter Zucker .	206.508	1 614	3 914
Melasse	—	278.130	307.641
Zuckerwaaren	—	187.538	174.970
Gesammtwerth	6,634.578	12,796.134	14,572.191

Ueber die Destination des nach Indien eingeführten Zuckers gibt nachstehende Zusammenstellung Aufschluss:

	1899	1900	1901	1899	1900	1901
	Menge			Werth		
Bengalien	229.248	484.459	495.512	1,629.410	4 314.922	4,187.463
Bombay	285.386	484 369	561.512	3,059.736	5.572.709	6,511.905
Sind	119.499	183.863	276.380	1,346.130	2,215 444	3,012.322
Madras	586	2.733	5.159	10.936	54.734	68.716
Birma	53.350	56.494	67.854	588.366	638.325	791.785

Die Zunahme der Zuckereinfuhr wird also gegen dieselbe Zeit des Vorjahres mit $1^3/_4$ Millionen Rupien angegeben. Von der regeren Bauthätigkeit legt die reichere Einfuhr von Maschinen etc. ($1^3/_4$ Millionen Rupien) und von Eisenbahnmaterial (nahezu $2^1/_2$ Millionen Rupien) Zeugniss ab. Die Mehreinfuhr von Chemikalien etc. beträgt 632.000 Rupien, eine Zunahme von nahezu 3 Millionen Rupien weist der Import von Mineralölen auf. Unter den Manufacturwaaren zeigt sich unter Baumwollgarnen eine Vermehrung der Einfuhr von fast 600.000 Rupien und bei baumwollenen Webwaaren eine Zunahme von über $16^1/_2$ Millionen Rupien.

Nach der officiellen Statistik war der Werth der in den ersten Quartalen der letzten drei Jahre aus der österreichisch-ungarischen Monarchie nach Britisch-Indien eingeführten Waaren:

	1899	1900	1901
Zucker	2,236.834	2,836.514	5,240.486
Messerschmiedwaaren	221.822	509.344	258.917
Quecksilber	12.638	78 525	28.763
Halbseidenwaaren	14.990	3.083	20.763
Wollborten	94.592	76.305	56.304
Wollwebwaaren	86.407	53.433	62.509
Wollshawls	4.467	12.025	7.572
Bekleidungsartikel	516.014	412.114	485.381
Glas und Glaswaaren	655.061	574.265	770.680
Papier und Papierwaaren	275.244	251.764	310 788

Erfreulicherweise zeigt sich fast in allen Positionen ein Aufschwung; die Zunahme des Zuckerimportes aus der Monarchie, der sich gegen das erste Quartal des Vorjahres fast verdoppelte, ist besonders in die Augen springend. Befriedigend ist auch die Vergrösserung unseres Glas- und Papierimportes.

Der Werth der Ausfuhr von Producten Indiens wuchs gegen dieselbe Periode des Vorjahres um über $44^3/_4$ Millionen Rupien, indem er von nahezu 244 Millionen auf über $288^3/_4$ Millionen Rupien stieg. Wird die Wiederausfuhr fremder Erzeugnisse und der Edelmetallexport in Rechnung gezogen, so beziffert sich die Zunahme auf über $55^1/_2$ Millionen, da der Export der ersten drei Monate des Vorjahres sich auf fast 258 Millionen, gegenüber $313^1/_2$ Millionen im laufenden Jahre belief. In den einzelnen Gruppen werden ausgewiesen:

	I. Quartal		
	1899	1900	1901
Wiederausfuhr fremder Waaren	7,780.824	8,031.569	8,190.623
Indische Producte:			
Lebende Thiere	436.541	387.939	502.972
Nahrungsmittel und Getränke:			
Reis	36,111.217	34,894.409	31,798.681
Weizen, Weizenmehl	20,917.999	1,122.770	70,086 405
Thee	8,797.995	5,499.052	4,842.500
Andere Artikel	15,656.261	8,088 137	13,250.503
Metalle und Metallwaaren	709.338	778.455	750.263
Chemikalien, Droguen, Farb- und Gerbstoffe:			
Opium	18,266.706	23,201.995	21.740.941
Indigo	2,773.783	1,285.992	2,220.686
Andere Artikel	3,573.547	3,498.917	3,837.467
Oele	2,090.853	2,123.514	1,583.780
Rohproducte:			
Baumwolle	33,266.706	17,589.557	39,398.185
Häute und Felle	3,984 996	25,931.917	17,191.677
Jute	8,953.153	8,668.299	9.595.536
Oelsaaten	38,617.035	43,464.921	61,196 571
Andere Artikel	22.691.417	17,019 766	13,831.766
Halb- und Ganzfabricate:			
Baumwollgarne	17,580.296	10,684.677	21,162.741
Baumwollgewebe	2,996.114	3,464.894	3,000.775
Häute und Felle	8,336 281	11,518.448	8,863.949
Jutesäcke und -Gewebe	12,411.298	16,840.580	18,364.736
Andere Artikel	3.393.615	7.940.027	8.621.860
Zusammen Indische Producte	263,950.885	243,952.823	288,815.992
Gesammteinfuhr	286,708.943	257,891.747	313,541.228

Die Ausfuhr der Artikel der zweiten Gruppe hängt ebenso wie die der dritten Gruppe vom Ausfall der Ernte ab und zeigt daher entsprechende Schwankungen; im I. Quartale des laufenden Jahres war der Export von Nahrungsmitteln grösser als in den ersten Monaten des Jahres 1900; der Ausfall im Exporte von Reis (3 Millionen Rupien) und Thee ($^1/_2$ Million Rupien) wird durch die Zunahme des Weizenexportes (fast 6 Millionen Rupien) reichlich wettgemacht. Der Metallexport zeigt eine unbedeutende Abnahme. Unter Chemikalien etc. weist der Export von Indigo eine Zunahme von fast einer Million auf, doch ging die Opiumausfuhr um $1^1/_2$ Millionen Rupien zurück. Oele zeigen eine Abnahme von $^1/_2$ Million. Die gute Ernte des Vorjahres förderte die Ausfuhr von Rohproducten; der Export von Baumwolle wuchs um $21^3/_4$ Millionen, der von Jute um $^3/_4$ Millionen. Oelsaaten weisen auch eine Zunahme von $17^3/_4$ Millionen Rupien aus. Häute bleiben hingegen um $8^3/_4$ Millionen zurück, da zur Erhaltung des Rindviehs genügend Futter vorhanden war. Unter den Halb- und Ganzfabricaten ist die Vermehrung des Exportes von Baumwollgarnen (circa $10^1/_2$ Millionen) und von Jutegeweben und Säcken ($1^1/_2$ Millionen) hervorzuheben, während der Werth der exportirten baumwollenen Gewebe um $^1/_2$ Million und der von Häuten um $2^3/_4$ Millionen abnahm.

Der Waarenexport erfolgte aus folgenden Provinzen Indiens:

	1. April bis 30. Juni		
	1899	1900	1901
Bengalen	98,398.810	117,035.279	106,115.341
Bombay	85,532.310	58,291.427	98,955.027
Sind	16,754 753	8,147.870	23,036.411
Madras	33.783.790	31,612.908	36,225.272
Birma	29,379.477	28,865.339	24 483 441

In den ersten Quartalen der letzten Amtsjahre wurden nach der Monarchie folgende wichtigere Waaren ausgeführt:

	1899	1900	1901
Kaffee	82.093	15.280	14.871
Indigo	5.306	—	11.243
Rohbaumwolle	3,070.555	1,390.327	3.307.964
Häute und Felle	761.953	1,380.739	1,066.784
Rohjute	216.917	64.178	452.610
Till oder Jinjelly	100.866	202.077	322.055

Die Ausfuhr von indischen Producten nach Oesterreich-Ungarn zeigt auch eine recht bedeutende Zunahme; der grosse Aufschwung der Ausfuhr von Jute und Häuten scheint wohl auf die neue, regelmässige Dampferverbindung zwischen Calcutta, dem Exporthafen für diese Artikel, und den Häfen unserer Monarchie zurückzuführen zu sein.

Der japanische Arbeiter. In der „Chronique du Musée social" befindet sich eine interessante Studie von André Siegfried über Japan. Nachdem Siegfried auf die glänzende ökonomische Entwicklung von Japan verwiesen hat, wobei er u. A. feststellt, dass der ganze Aussenhandel Japans im Jahre 1868 erst 65 Millionen Francs betrug, während er im Jahre 1898 auf 1108 Millionen gestiegen ist, kommt er auch auf den japanischen Arbeiter zu sprechen. Er sagt u. A.: Der japanische Arbeiter hat sich noch nicht dieser soldatischen Disciplin gebeugt, wie sein europäischer Bruder nach einer durch Generationen geübten Knechtung es gethan hat. Er arbeitet nur, wenn es ihm passt. Eine Fabrik von etwa 1000 Arbeitern kann im Durchschnitt nur immer auf etwa 800 ihrer Arbeiter rechnen; jeder Arbeiter nimmt seinen Feiertag, wenn es ihm gefällt, kommt an und geht, wenn es ihm beliebt; wenn man ihn deswegen ausschimpft,

geht er seiner Wege. Er ist noch unabhängig, ein wirklich freier Mann. Auf der anderen Seite muss constatirt werden, dass die Löhne ungeheuer niedrig sind. In den Baumwollspinnereien von Tokio und Osaka verdient ein Mann nicht mehr als 80 Pfg. pro Tag. Das ist schon ein grosser Fortschritt, denn im Jahre 1887 wurden nur etwa 30 Pfg. verdient. Der Capitalismus hat den Männern die Concurrenz der Frauen und Kinder entgegengesetzt, und bis jetzt hindert ihn keinerlei Gesetz, Frauen und Kinder bis aufs Aeusserste auszubeuten. Siegfried erzählt: In Osaka wird fast alle Arbeit in den Baumwollspinnereien und in den Zündholzmanufacturen von jungen Mädchen und Kindern geleistet; Männer sieht man nur wenig. Die jungen Mädchen verdienen 30—45 Pfg., die Kinder 20 - 30 Pfg. pro Tag. In einer Zündholzfabrik in Osaka habe ich Kinder von 6—8 Jahren gesehen, die ihre 8 Stunden für etwa 6 Pfg. arbeiten mussten. Die Arbeit in den Baumwollspinnereien wird Tag und Nacht fortgeführt und die einzelne Arbeiterin wird etwa 11 Stunden beschäftigt. Aus zahlreichen Mittheilungen, die in den letzten Wochen durch die Presse gegangen sind, ist ersichtlich, dass auch in Japan bereits Ansätze gewerkschaftlicher und politischer Arbeiterorganisationen vorhanden sind.

Landwirthschaft und Bergbau in Argentinien. Der Ackerbau, nach der Viehzucht die grösste Einnahmsquelle Argentiniens, hat im Laufe der Jahre eine stete Zunahme erfahren, wie die nachfolgenden vom Ackerbauamt herausgegebenen Ziffern beweisen.

Es waren mit den in erster Linie zunehmenden Ausfuhrerzeugnissen bebaut:

	1890	1900
	Hek'ar	
Weizen	1,202.000	3,380.000
Mais	825.000	1,400.000
Leinsaat	38.000	607.000

Zur Ausfuhr gelangten:

	1890		1900	
	Tonnen	Werth: Dollars	Tonnen	Werth: Dollars
Weizen	327.894	9,836.824	1,929 676	48,627 653
Mais	707.289	14,145.639	713.248	11,933.747
Leinsaat	30.721	1,228.825	223.257	10,674.011

Die trotz der bedeutenden Vermehrung der Anbauflächen nur geringfügige Mehrausfuhr von Mais ist durch die schlechte Ernte des letzten Jahres veranlasst worden; die Maisausfuhr im Jahre 1899 betrug 1,116.276 *t.*

Argentinien steht erst im Beginne seiner Getreideproduction, da für sie noch weite fruchtbare Gebiete zur Verfügung stehen.

Nach Angaben des früheren landwirthschaftlichen Sachverständigen bei der deutchen Gesandtschaft in Buenos Aires können eventuell, allerdings unter Heranziehung eines Theiles der bisher für die Viehwirthschaft gebrauchten Fläche, in den Provinzen Buenos Aires, Santa Fé, Córdoba und Entre Rios bis zu 48 Millionen *ha* unter den Pflug gebommen werden oder das Fünfzehnfache der hisherigen Weizencultur. Ausser mit den obengenannten Erzeugnissen waren in dem Berichtsjahre noch angebaut mit Hafer, Roggen, Gerste und sonstigen Getreidesorten sowie mit Luzerne 950 000 *ha.*

Von einer productiven Forstwirthschaft kann in Argentinien kaum die Rede sein. Die ungeheneren, mit den besten Nutzhölzern bedeckten, im Norden und Süden der Republik gelegenen Waldungen können wegen der mangelhaften Verkehrswege nur in ganz geringem Umfange ausgenutzt werden. In den letzten Jahren ist mit der Ausfuhr von Quebrachoholz in grösserem Umfange begonnen worden, welches in Stämmen und zu Extract verarbeitet namentlich nach Deutschland und Nordamerika ausgeführt wird. Es wird jedoch mit diesen und mit anderen Hölzern nicht wirthschaftlich genug verfahren, da Wiederanforstungen nicht erfolgen. Ausser Quebracho finden sich grosse Mengen von Cedern und Nussbäumen vor.

Der Bergbau Argentiniens ist ohne wesentliche Bedeutung; die Gesammtausfuhr von Bergwerkserzeugnissen belief sich im Berichtsjahre auf 242 000 $.

Eisen und Kohlen werden bisher nicht gewonnen, obwohl feststeht, dass diese so wichtigen Stoffe zu finden sind. Kohlenlager sind in mehreren Bezirken, namentlich im Süden der Republik, nachgewiesen worden, auch reiches Eisenerz. Versuche, diese Lager geschäftlich auszubeuten, haben bisher ebenso wie andere Bergbauunternehmungen ungünstig abgeschlossen. In den meisten Fällen war das Betriebscapital zu klein, aber in noch grösserem Maasse ist die Schuld an diesen Misserfolgen den durch die schlechten Verkehrsmittel bedingten hohen Frachtkosten beizumessen.

Um diesem Hauptübelstande abzuhelfen, hat die Regierung beschlossen, von der Eisenbahnstation Chilecito in der Provinz Riga eine Drahtseilbahn auf das Famatinegebirge anlegen zu lassen, eine Strecke von etwa 30 *km.* Genanntes Gebirge ist schon aus den Zeiten der spanischen Herrschaft berühmt durch seinen Reichthum an Silber und Kupfer, von welchen Metallen wie auch von Gold ucd anderen werthvollen Mineralien es im Lande noch zahlreiche Fundstätten gibt, die alle auf den Ausbau der Verkehrswege warten. Wie schwer die Transportkosten auf den Erzen lasten, geht daraus hervor, dass eine Tonne Kupfererz aus einer der Famatineminen bis zur nächsten Eisenbahnstation 20 $ Papier = etwa 35 M. Fracht zu tragen hat. In dem Neuquenterritorium, das von der grossen Andengebirgskette durchzogen wird und ausserordentlich reich an Erzen sein soll, liegen die Verhältnisse noch schlechter. Hier wird die vorzugsweise für strategische Zwecke geplante Schmalspurbahn nach ihrer Fertigstellung auch einen Wandel zum Bessern verursachen.

Wirthschaftliche Verhältnisse im französischen Congogebiet. Einem deutschen Consularberichte aus Gabun entnehmen wir: Eine Forstwirthschaft gibt es im Französisch-Congo nicht. Es sind allerdings einige Bestimmungen bezüglich Forstschutz erlassen, doch werden sie so gut wie nicht beachtet, und es fehlt auch an dem nöthigen Personal, um die Beobachtung dieser Bestimmungen zu erzwingen.

An landwirthschaftlichen Unternehmungen bestehen nur einige durch Weisse angelegte Pflanzungen von Cacao und Kaffee. Die meisten sind aber erst im Jahre 1899 angelegt worden, so dass man sich vom Erfolg noch kein richtiges Bild machen kann. Eine Cocospflanzung ist ebenfalls im Entstehen begriffen. Die Eingeborenen sind zu träge, um irgend etwas zu unternehmen oder durchzuführen, trotzdem sie von Seite des Gouvernements durch Abgabe von Pflanzen und Concession von Grund und Boden Unterstützung finden.

Jährlich findet hier eine Ausstellung statt, mit welcher eine Preisvertheilung verbunden ist, um auf diese Weise das Interesse an Landwirthschaft und Viehzucht zu heben. Im Allgemeinen beschränken sich aber die Eingeborenen darauf, nur das für ihren eigenen Gebrauch Nothwendigste, wie Bananen, Maniok, Mais, Bataten, zu pflanzen.

Jams werden sehr wenig gebaut und sind hier lange nicht so gut wie die in Fernando Po gebauten.

Die Viehzucht ist wenig bedeutend. Man findet in den Dörfern wohl einige Hühner, Enten, Schafe und Ziegen, doch sind diese sehr theuer. Schweine gibt es fast gar nicht.

Fischerei wird nur für den eigenen Bedarf und sehr wenig für den Kleinhandel getrieben, so dass Fische hier recht theuer sind, obschon es davon in Menge gibt.

Industrie gibt es hier überhaupt nicht.

Der Handel beruht grösstentheils auf dem Tauschsystem. Es wird zu diesem Zweck jeder Waare ein gewisser Dollarwerth beigelegt und dieser Dollar in 5 Frs. mit den Unterabtheilungen von $^1/_2$ und $^1/_4$ Frs. eingetheilt.

Bei vielen Stämmen des Innern wird der Werth durch die Anzahl der Bälle Gummi elasticum bestimmt. Das letzte System hat zur Folge, dass die Eingeborenen es versuchen, die Bälle möglichst klein zu machen und doch nur dieselbe Stückzahl zu liefern. Der Weisse ist diesem System gegenüber sehr schlecht gestellt. Es sind Fälle bekannt, in denen acht Stücke Gummi nur $^3/_4$ Pfund wogen, während in früherer Zeit bei demselben Volksstamme vier Bälle $1^1/_2$ bis $1^3/_4$ Pfund wogen.

Geschäfte gegen Casse werden nur in der Küstengegend in grösserem Umfange gemacht, im Innern nur an solchen Plätzen, welche schon mehr mit den Weissen in Verbindung getreten sind. Für das Cassegeschäft gilt das französische Münzsystem.

Die Verkehrsmittel beschränken sich auf einige Dampfschiffe, welche den einzelnen Firmen gehören, und auf den Canoeverkehr, soweit eben Wasserstrassen vorhanden sind.

Im Küstenverkehr werden in Europa gebaute Boote und Kutter benutzt.

Im Busch dagegen spielt der Karawanenverkehr noch eine grosse Rolle. Es wird dort Alles durch Träger befördert, da Lastthiere nicht vorhanden sind.

Für den Verkehr von Cap Lopez nach dem Ogowe (Achonka, Lambaréné, Samakita, Talaguga, Ndjole, Ngonnie) und nach Fernan Vaz laufen zwei regelmässig fahrende Flussdampfer der Chargeurs Réunis.

Die Frachten sind etwa 20 Frs. für 1000 *kg* oder 1 m^3 flussaufwärts und 10 Frs. für 1000 *kg* oder 1 m^3 flussabwärts. Es sind dieses in Anbetracht der Entfernungen und der Schwierigkeit der Schiffahrt keine übermässig theuren Sätze.

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER.

DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE
VORMALS CH. REISSER & M. WERTHNER.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Giltig ab 1. Juni 1901. **FAHRPLAN.** Giltig ab 1. Juni 1901.

S. Z. 4/a I. II. III.	S. Z. 4 I. II. III.	P. Z. 14 I. II. III.	P. Z. 8 I. II. III.	P. Z. †16 I. II.	P. Z. 12 I. II. III.	S. Z. 2/b I. II.	S. Z. 2 I. II. III.	P. Z. 10 I. II. III.	S. Z. 6 I. II. III.			P. Z. 13 I. II. III.	S. Z. 3 I. II. III.	S. Z. 3/a I. II. III.	P. Z. 7 I. II. III.	P. Z. †15 I. II.	P. Z. 9 I. II. III.	S. Z. 5 I. II. III.	S. Z. 1/b I. II.	S. Z. 1 I. II. III.	P. Z. 11 I. II. III.
740	815	910	110	350	430	700	825	840	945	ab	Wien (Südbahnhof)	an	753	850	945	635	900	405	830	645	915	105
e810	.	948	e144	.	508	.	e836	936	.	an	Baden		714	.	911	559	.	330	.	.	.	1227
834	902	1032	211	438	537	751	924	1021	1036	⋙	Wiener-Neustadt		629	758	852	522	810	301	731	555	824	1152
1012	1038	1253	422	610	752	930	1109	1238	1210		Semmering		429	646	731	319	650	101	616	441	708	1002
1035	1059	123	454	635	821	951	1130	129	1231		Mürzzuschlag		352	620	700	231	618	1213	550	412	637	925
1109	.	225	554		911	.	.	.	.		Neuberg		.	335	612	.	530	1119	.	.	530	.
1119	.	236	609		931	.	.	259	.		Kapfenberg		221	.	557	1217		1021	.	.	.	816
143	.	.	836		.	.	.	.	.		Au-Seewiesen		1150	.	405	.			.	.	.	515
1126	1143	243	620		938	1039	1218	308	115		Bruck a. d. M.		215	523	550	1235		1007	451	314	534	809
1145	.	343	819		1051	1218	.	415	.		Leoben		140	.	520	1119		911	.	.	453	619
235	.	806	.		.	.	.	950	.		Eisenerz		1025	.	1025	528		558	.	.	.	.
216	.	556	.		141	214	.	703	.		Selzthal		1030	.	317	835		.	.	.	237	237
759	.	352	.		808	808	.	600	.		Wörgl		1201	.	849	1046		.	.	.	746	746
920	.	525	.		919	919	.	750	.		Innsbruck		1025	.	740	858		.	.	.	633	633
427	.	1027	.		637	718	.	1120	.		Villach		558	.	1220	451		.	.	.	918	.
1105	.	.	.		.	210	.	1028	.		Venedig		.	.	445	510		.	.	.	210	.
	1215	430	818		1100	1139	120	504	213		Graz		1235	420		1008		805	319	207	431	643
	150	639	1028			.	.	658	.		Spielfeld		1013	320		816		601	.	.	.	
	432	736	.			.	.	813	.		Purkla (Gleichenb.)		.	1031		517		448	.	.	.	
	630	.	.			.	.	1017	.		Luttenberg		.	840		310		.	.	.	.	
	214	715	1112			1253	236	741	323		Marburg (Hptbhf.)		910	256		740		527	230	1250	310	
	645	1132	617			.	617	108	617		Klagenfurt		545	1009		215		1148	1148	735	1148	
	815	101	712			.	712	237	712		Villach		.	835		1245		1056	1056	543	1056	
	105	738	1046			.	1046	721	1046		Tobiach		.	.		714		747	747	101	747	
	600	1203	145			.	145	1116	145		Bozen Gries		.	.		1245		419	419	840	419	
	745	155	509			.	300	.	300		Meran		.	.		.		301	301	640	301	
	744	130	313			.	313	.	313		Trient		.	.		1058		219	249	721	249	
	820	212	357			.	357	.	357		Mori		.	.		937		214	214	641	214	
	950	329	509			.	509	.	509		Arco		.	.		813		107	107	.	107	
	1008	346	526			.	526	.	526		Riva		.	.		756		1250	1250	.	1250	
	1023	420	605			.	605	.	605		Verona		.	.		635		1155	1155	455	1155	
	239	751	1209			.	305	828			Pragerhof		851	229		653		432		.	238	
	313	853	349			.	349	939			Pettau		722	145		529		126		.	158	
	344	944	146			209	412	1003			Cilli		723	129		521		250		1131	154	
	416	1019	221			239	442	1042			Steinbrück		653	1257		440		205		1101	100	
	748	.	.			.	724	420			Agram		.	750		1254		940		.	940	
	533	1157	431			350	553	1243			Laibach		520	1129		251		1215		952	1151	
	726	326	723			541	743	323			St. Peter in Krain		243	952		1240		914		818	1015	
	937	.	917			917	917	.			Abbazia-Matt.		.	808		.		531		531	823	
	958	.	933			938	938	.			Fiume		.	742		.		500		500	752	
	1110	.	100			.	100	915			Pola		.	520		.		200		200	615	
	831	520	912			612	900	451			Nabresina		1237	832		1051		715		706	850	
	.	1017	630			*1047	.	930			Venedig via Cerrignano		.	.		525		1020		1020	.	
	1000	846	1118			816	1008	634			Görz		.	705		925		524		524	657	
	1152	.	616			.	210	1105			Venedig via Cormons		.	1135		445		1035		1035	210	
	559	.	.			.	559	205			Bologna		.	630		205		450		450	1035	
	1045	.	.			.	1045	634			Florenz		.	300		910		1050		1050	610	
	610	.	.			.	610	110			Rom		.	930		230		910		910	1110	
	700	.	.			.	136	635			Neapel		.	1105		853		1105		1105	600	
	1159	.	1125			.	735	615			Mailand		.	610		1125		.		.	735	
	.	.	.			.	1145	1012		⋙	Genua		.	835		635		.		.	303	
	.	.	.			.	1018	637			Nizza		.	1220		.		.		.	325	
	900	615	1025			710	940	535		an	Triest	ab	1130	800		955		600		635	815	
				650	740	1050	1120	215	530	ab	Wien (Südbahnhof)	an	835	952	140	507	535	935	1150		
				922	1040	1252	300	511	805	an	Sopron		601	723	1102	120	330	627	826		
				1055	1235	207		718	916	⋙	Szombathely		400	550	900		219	437	648		
				135	340	403		1022			Nagy-Kanizsa		1250		600		1220	200			
				845	919	845					Zágráb		739				707	.			
				440	711	648					Barcs		930				850	1110			
				1000	120					an	Pakrácz	ab	250					600			

Die **Nachtzeiten** von 600 Abds. bis 529 Früh sind durch **Unterstreichen** der Minutenziffern bezeichnet.

† Verkehrt nur an Wochentagen

Die links von den Stationsnamen stehenden Zeitangaben sind von oben nach unten, die rechtsstehenden von unten nach oben zu lesen.

*) Kürzeste Verbindung Wien-Venedig.

Schlafwagen (I. Classe): Calais-Ostende-Wien-Triest (Wien ab 700, Wien an 615), Wien-Abbazia-Fiume via St. Peter (Wien ab 825, Wien an 915), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala (Wien ab 945, Wien an 830).

Directe Wagen (I., II. Classe): Wien-Leoben-Venedig-Mailand, Wien-Klagenfurt-Villach, und Wien-Pontafel (auch III. Classe) (Wien ab 740, Wien an 915), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala, Wien-Marburg-Franzensfeste (Wien ab 915, Wien an 830), Wien-Marburg-Lienz (Wien ab 815, Wien an 850), Wien-Abbazia, Fiume (Wien ab 815, 825, Wien an 850, 915), Wien-Görz-Cormons, Wien-Pola (Wien ab 815, Wien an 850), Wien-Görz-Udine (Wien ab 825, Wien an 915), Wien-Leoben-Pontafel (Wien ab 840, Wien an 655), Wien-Sopron-Pécs-Essegg (Wien ab 650, Wien an 935), Wien-Sopron-Zákány-Agram und Wien-Sopron-Zákány-Barcs (Wien ab 1050, Wien an 533), Wien-Sopron-Kanizsa-Barcs (Wien ab 740, Wien an 855).

Fahrpläne sämmtlicher Linien im Taschenformat sind bei den Bahnhof-Cassen, jene für die Wiener Localstrecken auch in den Tabak-Trafiken käuflich zu haben.

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements

WIEN

II., Czerningasse Nr. 3, 4, 5 und 7

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für **Petroleum, Gas, Oel** und elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher **gratis** und **franco**.

Export nach allen Weltgegenden.

Soeben erschienen:

Zoll-Compass 1900/1901

II. Theil

enthaltend die Zolltarife von

Kreta, Malta, Montenegro, Niederlande, Norwegen, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Rumänien, Russland, Schweden, Schweiz, Serbien, Spanien und *Türkei*

nach dem Stande vom December 1900.

In den bisher erschienenen zwei ersten Theilen liegen somit die Zolltarife **sämmtlicher europäischer Staaten**, nach dem neuesten Stande redigirt, vor.

Der in Kürze erscheinende III. Theil soll die Zolltarife der wichtigsten aussereuropäischeen Gebiete zur Veröffentlichung bringen.

Das Werk wird **nur im Abonnement** auf alle drei Theile zum Preise von **18 Kronen** abgegeben. Zu beziehen durch das k. k. österr. Handels-Museum sowie durch jede Buchhandlung. — Für Deutschland alleiniger Vertrieb durch E. J. Mittler & Sohn, Berlin SW.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sommer 1901. Kürzeste und bequemste Sommer 1901.

Schnellzugs-Verbindungen.

Giltig vom 1. Juni 1901.

Wien S.-Bhn.-Italien (Abbazia-Mattuglie-Görz-Triest).

7 00	8 15	8 25	ab	**Wien S.-Bhn.**	an	9 15	8 50	6 45
9 17	9 37	9 17	an	**Abbazia-Matt**	ab	8 23	8 08	5 31
9 38	9 58	9 38		**Fiume**		7 52	7 42	5 00
7 10	9 00	9 40		**Triest**		8 13	8 00	6 35
8 46	10 00	10 08		**Görz**		6 57	7 05	5 24
*10 17	.	2 10		**Venedig**		2 10	11 35	*11 20
.	.	7 35		**Mailand**		7 35	6 10	.
.	.	10 15		**Florenz**		6 10	3 00	.
.	.	6 40		**Rom**		11 10	9 30	.
.	.	1 36	an	**Neapel**	ab	6 55	11 15	.

* Via Cervignano.

Brenner-Route.

*10 15	10 25	11 00	ab	**Berlin**	an	6 10	*8 15	6 48
12 35	1 18	1 00		**Leipzig**		3 21	5 50	4 51
—	11 25	10 34		**Dresden**		5 02	—	7 50
8 41	11 11	10 10		**München**		5 05	10 03	6 40
11 33	2 59	1 43	ab	**Innsbruck**	an	12 45	6 59	2 23
3 10	7 14	6 00	an	**Bozen-Gries**	ab	8 40	3 06	9 11
4 50	8 52	7 45		**Meran**		6 40	1 42	8 15
4 19	8 38	7 44		**Trient**		7 21	1 53	7 55
—	9 09	8 21		**Roveredo**		6 51	—	7 23
6 05	11 02	10 23		**Verona**		4 55	11 55	4 50
—	6 15	2 25		**Mailand**		11 25	—	1 05
—	6 34	6 03		**Florenz**		9 10	—	6 10
—	1 10	11 25		**Rom**		2 30	—	11 10
—	6 45	7 00	an	**Neapel**	ab	8 53	—	6 00

* Nord-Süd-Expresszug (Luxuszug).

Ostende-Wien-(Triest-) Expresszug.

täglich	10 00	ab	**London**	an	4 48	täglich
	4 48		**Ostende**		9 50	
	7 00		**Wien S.-Bhn.**		6 45	
	9 17		**Abbazia-Matt.**		5 31	
	9 38	an	**Fiume**	ab	5 00	
	7 10	an	**Triest**	ab	6 35	

Directer Schlafwagen-Verkehr nach und von Triest.

Wien-Südtirol (Meran-Arco-Riva).

	9 45	ab	**Wien S.-Bhn.**	an	8 30	
	7 12	an	**Villach**	ab	10 56	
	1 45		**Bozen-Gries**		4 19	
	3 0		**Meran**		3 01	
	3 13		**Trient**		2 49	
	3 18		**Roveredo**		2 22	
	3 57		**Mori**		2 14	
	5 09		**Arco**		1 07	
	5 20		**Riva**		12 50	
	4 14	an	**Ala**	ab	1 57	

Ungarn-Tirol.

10 00	8 00	8 00	ab	**Budapest**	an	9 53	9 20	6 32
1 08	6 45	6 17	an	**Klagenfurt**	ab	11 48	10 09	2 15
2 37	8 15	7 12		**Villach**		10 06	8 35	12 45
2 33	7 09	4 23		**Innsbruck**		2 59	.	1 43
6 40	1 10	9 20		**München**		11 11	.	10 10
11 16	6 00	1 45		**Bozen-Gries**		4 19	.	12 45
.	7 45	3 00		**Meran**		3 01	.	.
.	7 44	3 13		**Trient**		2 49	.	10 58
.	8 21	3 18		**Roveredo**		2 22	.	10 10
.	8 29	3 57		**Mori**		2 14	.	9 57
.	9 50	5 09		**Arco**		1 07	.	8 13
.	10 08	5 26		**Riva**		12 50	.	7 56
.	8 46	4 14	an	**Ala**	ab	1 57	.	9 34

St. Petersburg-Wien-Nizza-Expresszug

(Wien S.-Bhn.-Nizza-Cannes).

Verkehrt von Mitte November bis Ende April.

Sonntag Montag	9 10	ab	**St. Petersburg**	an	11 30	Samstag Freitag
täglich	6 35	ab	**Warschau**	an	2 03	
	11 25	ab	**Wien S.-Bhn.**	an	6 00	täglich
	3 20	an	**Leoben**	ab	2 10	
	1 20		**Venedig**		3 16	
	6 10		**Mailand**		10 50	
	2 22		**Nizza**		12 06	
	3 03	an	**Cannes**	ab	11 18	

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R v. ROESSLER.

DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE VORMALS CH. REISSER & M. WERTHNER.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXVII. Jahrgang. WIEN, OCTOBER 1901. Nr. 10 Beilage.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:

Ganzjährig K. 10·—, M. 10·—, Frs. 12·50 ohne Postversendung.
„ K. 11·20, M. 11·20, Frs. 14·— mit „

Insertionsbedingungen:

Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite K. 10·—.

Im Verlage des k. k. österr. Handels-Museums

erscheint jeden Donnerstag die volkswirthschaftliche Wochenschrift

„Das Handels-Museum“

mit der Beilage

Monats- und Quartalsberichte der k. und k. österr-ungar. Consularämter.

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd“.

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Triest—Kobe.

(Indien—China—Japan.) Sechs Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung Fiumes) am 7. der Monate Februar, März, April, November, December, Jänner (1902) über Port Saïd, Suez, Aden direct nach Colombo, dann weiter nach Penang, Singapore, Hongkong, Yokuhama und Kobe. — Sechs weitere Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung Fiumes) am 25. der Monate April, Mai, Juni, Juli, August und September. Auf diesen Fahrten werden ausser den obengenannten auch noch die Häfen von Karachi und Bombay (zwischen Aden und Colombo) berührt.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten in den Zwischenhäfen, ausgenommen Bombay, können nach Umständen verfrüht oder verspätet werden. Der Aufenthalt in Fiume bei der Rückfahrt wird nach Massgabe der In- und Ausladung auf die unbedingt nothwendige Zeit verlängert oder verkürzt. Ausser den in der Fahrordnung bezeichneten Echellen können noch auf der Hin- oder Rückfahrt nach Bedarf indo-chinesische, japanische oder birmanische Häfen, sowie Manila angelaufen werden, und wird in diesem Falle die eventuelle Verzögerung nach Thunlichkeit hereingebracht werden.

Triest—Bombay.

(Directer Dienst.) Zwölf Abfahrten im Jahre von Triest, und zwar am 3. jedes Monates mit Ausnahme von Juli, ferner am 15. März, mit Berührung der Häfen von Port Saïd, Suez, Aden und Bombay. Anschluss in Bombay an die Linie Triest—Kobe. Hinfahrt in den Monaten Mai bis October. Anschluss in Bombay bei der Hinfahrt jeden 2. Monat an die Zweiglinie Bombay—Shanghai.

Anmerkung. Die Ankunft und Abfahrt in den Zwischenhäfen kann nach Massgabe der Bedürfnisse verfrüht oder verspätet werden; die Ankunft im Endhafen darf jedoch keine Verspätung erleiden.

Winterlinie **Triest—Karachi—Bombay.** Sechs Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung von Fiume) am 23. der Monate Jänner, Februar, März, October, November und December. Berührung der Häfen Port Saïd, Suez, Aden, Karachi und Bombay. Zum Theile auch Berührung der Häfen Colombo, Rangoon und Calcutta. Näheres im Fahrplane.

Triest—Rangoon—Calcutta.

Neun Abfahrten von Triest (nach Berührung Fiumes), und zwar am 15. der Monate Jänner, Februar, April, Mai, September, October, November und December und am 9. Juli, mit Berührung der Häfen Port Saïd, Suez, Aden-Colombo, Rangoon und Calcutta. Auf der Hin- und Rückfahrt reservirt sich die Gesellschaft, ausgenommen in der Hinreise im Monate August und in der Rückreise im März, das facultative Anlaufen von Häfen des Rothen Meeres, Karachi-Cochin, Cocunada, Madras, und anderen Häfen der Küste von Coromandel, und auf der Rückfahrt das Anlaufen von birmanischen Häfen, sowie Alexandrien, Ancona und Venedig. Die vom 10. Juli bis 10. Jänner jeden Monat von Calcutta ausgehenden Heimfahrten werden von den Schiffen der Linie Triest—Kobe, und die vom 18. December und 18. Jänner durch die in den Wintermonaten verkehrenden Dampfer, welche die Winter-Extrafahrt Triest—Karachi—Bombay besorgen, vollführt. Im Bedarfsfalle können die Ankünfte und Abfahrten von Calcutta verfrüht oder verspätet werden.

Zweiglinie Bombay—Shanghai.

Sechs Abfahrten von Bombay im Jahre 1901, und zwar am 23. der Monate Februar, April, Juni, August, October und December. Lauft die Häfen Singapore, Hongkong und Shanghai an, ebenso auf der Rückfahrt. — Die Ankünfte und Abfahrten in allen Echellen können mit Rücksicht auf die Erreichung der Anschlüsse verfrüht oder verspätet werden.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eillinie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Donnerstag 8½ Uhr Früh, in Cattaro Freitag 11¼ Uhr Vorm., berührt.: Pola, Zara, Spalato, Gravosa.

Retour ab **Cattaro** Freitag 1 Uhr Nachm., in Triest Samstag 4¾ Uhr Nachm., berührt auf der Rückfahrt Lussinpiccolo.

Anschluss in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Bari.**

Anmerkung. Anschluss in **Triest:** auf der Ausfahrt an den um 7 Uhr 10 Min. Früh ankommenden neuen Wiener Schnellzug und auf der Rückfahrt an die von **Triest** um 5½ Uhr Nachm. nach Italien, Schweiz etc., und um 6 Uhr 35 Min. nach **Wien** fahrenden Schnellzüge. In **Pola** Anschluss bei der Ausfahrt an den um 1 Uhr Nachm. aus Wien ankommenden Zug.

Linie Triest—Metkovich *A.*

Ab **Triest** jeden Mittwoch 8½ Uhr Früh, in Metkovich Freitag 4½ Uhr Nachm., berührt.: Ruvigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Gelsa, S. Martino, Macarsca, Gvadaz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Port Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in Triest Dienstag 1½ Uhr Nachm.

Anschluss in **Pola** auf der Hinfahrt an die Linie **Pola-Zara** und in **Spalato** an die Hinfahrt der beschleunigten Eillinie **Triest-Cattaro.**

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an den Wienerzug.

Anmerkung. Auf der Hinfahrt wird vom 1. März bis Ende September facultativ der Hafen von Drace angelaufen.

Linie Triest—Metkovich *B.*

Ab **Triest** jeden Samstag 8½ Uhr Früh, in Metkovich Montag 5 Uhr Nachm., berührt.: Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Rogoznizza, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Almissa, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Port Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Triest Freitag 6 Uhr Abends.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Zara** an die Rückfahrt der Linie **Pola-Zara.**

Linie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Freitag 8½ Uhr Früh, in Spizza darauffolgenden Mittwoch 11 Uhr Vorm., berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogoznizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrando, Curzola, Orebich, Torstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodu, Perasto-Risano, Perzagno, Cattaro, Budua.

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch 11½ Uhr Vorm., in Triest darauffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung. Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Megline angelegt. Nach Bedarf wird der Dampfer bei Zulass der Witterung Castellastua anlaufen.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an den Zug nach Wien.

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 8½ Uhr Früh, in **Cattaro** Donnerstag 7½ Uhr Abends, berührt.: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo und Risano.

Retour ab **Cattaro** jeden Montag 10 Uhr Vorm., in **Triest** Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie **Pola—Zara.**

Anmerkung. Diese Linie wird von **Cattaro** nach **Bari, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu** und **Santa Maura** verlängert. Auf der Rückfahrt von **Bari** Anschluss nach Dalmatien mit der rückkehrenden **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch 3½ Uhr Nachm., in Zara Donnerstag 6 Uhr Nachm., berührt.: Cherso, Rabaz, Mallnaca, Veglia, Arbe Lussingrande, Novaglia, Valcassione, Porto Manzo.

Retour ab **Zara** Sonntag 4 Uhr Früh, in Pola Montag 3½ Uhr Früh.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag um Mitternacht. Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Mittwoch und Freitag.

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eillinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Donnerstag 11½ Uhr Vormittag, in Alexandrien Montag 6 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 3 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen** Linie **A.**

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom October bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende September.

Ab **Alexandrien** Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel den übernächsten Montag 4 Uhr Früh über Port Saïd, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersina, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel** Sonntag **) 10 Uhr Vorm., in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Vormittags.

Anschlüsse: In **Alexandrien** an die Eillinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in **Smyrna** auf der Hinfahrt an die Griechisch-Orientalische Linie A und B Rückfahrt nach Syra und Piräus (in den Monaten April bis Ende September nur mit der Linie B), sowie an die **Thessalische** Linie **B** (Rückfahrt) nach **Candien, Cerigo** etc.

*) Am 1., 8., 15., 22. und 29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3. und 17. September, 1., 8., 15., 22 und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

**) Am 6., 13., 20. und 27. Jänner, 3., 10., 17. und 24. Februar, 3., 10., 17., 24. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23. Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 6., 13., 20. und 27. October, 3., 10., 17. und 24. November, 1., 8., 15., 22. und 29. December.

Eillinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag 11½ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 10 Uhr Vorm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschlüsse in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt an die Rückfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Albanien und Dalmatien**, in **Corfu** auf der Rückfahrt an die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch—Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt an die **Thessalische** Linie **A** (Rückfahrt).

Directe Thessalische Linie.

(Vom 1. October bis 31. März jede zweite Woche.)

Von **Triest** ab Mittwoch*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel Donnerstag 4 Uhr Früh, über Corfu, Piräus, Salonich, Dardanellen, Rodosto; Rückfahrt von **Constantinopel** Samstag**) 11 Uhr Vorm.; in Triest nächsten Dienstag Mittag.

*) Am 16. und 30. Jänner, 13. und 27. Februar, 13. und 27. März, 10. April, 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 18. December.

**) Am 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. April, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

Thessalische Linie *A.**)

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag**) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6½ Uhr Früh, über Fiume, Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt jeden zweiten Samstag***) 8 Uhr Früh, in Triest zweitnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch Orientalische** Linie **B** in derselben Richtung und auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Griechisch-Orientalischen** Linie **B**; in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa.**

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien.**

**) Am 3., 17. und 31. Jänner, 14. und 28. Februar, 14. und 28. März, 11. und 25. April, 9. und 23. Mai, 6. und 20. Juni, 4. und 18. Juli, 1., 15. und 29. August, 12. und 26. September, 10 und 24. October, 7. und 21. November, 5. und 19. December.

***) Am 5. und 19. Jänner, 2. und 16. Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

Thessalische Linie *B.*

Winterlinie vom 1. October bis 31. März.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel übernächsten Donnerstag 6 Uhr Vorm., berührt: Durazzo, Valona, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., an **Triest** zweitnächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: in **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel - Odessa.**

*) Am 10. und 24. Jänner, 7. und 21. Februar, 7. und 21. März, 3., 17. und 31. October, 14. und 28. November, 12. und 24. December.

**) Am 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Thessalische Linie *B.*

Sommerlinie vom 1. April bis 30. September.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh: über Durazzo, Valona, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel****) jeden zweiten Samstag 8 Uhr Früh, an **Triest** zweitnächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest-Constantinopel**, sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel-Odessa.**

*) Am 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5. und 19. September.

**) Am 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. September.

Griechisch-Orientalische Linie *A.**)

Ab **Triest** jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., in Smyrna Montag 5 Uhr Früh, berührt Fiume, Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Cesmè. Rückfahrt von Smyrna jeden zweiten Samstag***) 3 Uhr Nachm., in Triest den zweitnächsten Sonntag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In Piräus an die Eillinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Hinfahrt nach den Häfen Syriens und Caramaniens (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt).

NB. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eillinie Triest—Alexandrien.

**) Am 13. und 27. Jänner, 10. und 24. Februar, 10. und 24. März, 7. und 21. April, 5. und 19 Mai, 2., 16. und 30. Juni, 14. und 28. Juli, 11. und 25. August, 8. und 22. Sept., 6. und 20. October, 3. und 17. November, 1., 15., 22. und 29. December.

***) Am 12. und 26. Jänner, 9. und 22. Februar, 9. und 23. März, 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. Sept., 5. und 19. October, 2., 16. und 30. Nov., 14. und 28. Dec.

Griechisch-Orientalische Linie *B.**)

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., über Smyrna nach Constantinopel, dort an den zweiten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührt: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt jeden zweiten Montag***) 4 Uhr Nachm., an in Triest zweitnächsten Sonntag 8 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten December, Jänner und Februar wird die Linie nur bis **Smyrna** geführt.

Anschlüsse: In **Piräus** an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt überdies auf der Hinfahrt an die **Thessalische Linie A**, Rückfahrt nach Candien etc.; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie **B**, Rückfahrt), sowie in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel-Odessa.**

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien.**

**) Am 6. und 20. Jänner, 3. und 17. Februar, 3., 17. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23. Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 13. und 27. October, 10. und 24 November, 8. und 22. December.

***) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Febr., 11. und 25. März, 8. und 22. April. 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29. Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Linie Constantinopel—Batum.

Wöchentlich vom October bis Ende März, vierzehntägig vom April bis Ende September.

Von **Constantinopel** ab Samstag*) 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, über Ineboli, Samsun, Kerassunt, Trapezunt, Rizeh; Rückfahrt von **Batum** Freitag**) 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

*) Am 5., 12., 19. und 26. Jänner, 2., 9., 16. und 23. Februar, 2., 9., 16., 23. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 5., 12., 19. und 26. October, 2., 9., 16., 23. und 30. November, 7., 14., 21. und 28. December.

**) Am 4., 11., 18. und 25 Jänner, 1., 15., 18. und 22. Februar, 1., 8., 15., 22. und 29. März, 12. und 26. April, 10. und 24. Mai, 7. und 21. Juni. 5. und 19. Juli, 2., 16. und 30. August, 13. und 27. September, 4., 11., 18. und 25. October, 1., 8., 15., 22. und 29. November, 6., 13., 20. und 27. December.

Linie Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm., in Odessa Samstag 7 Uhr Früh; Rückfahrt von **Odessa** jeden Montag 3 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 7 Uhr Früh.

Linie Constantinopel—Costanza.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 3½ Uhr Nachm., in **Costanza** Montag 5½ Uhr Nachm.; über **Burgas** (auf der Rückfahrt auch Varna); Rückfahrt von **Costanza** jeden Montag 8½ Uhr Abends, in **Constantinopel** Donnerstag 7 Uhr Früh.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** jeden Sonntag 6 Uhr Früh, in Prevesa 5 Uhr Nachm.: über Sajada, Parga, Sta. Maura.

Rückfahrt von **Prevesa** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Corfu 6 Uhr Abends.

Anschluss in Corfu auf der Rückfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel.

Linie Constantinopel—Braila *A.*

Von **Constantinopel** jeden zweiten Mittwoch*) 2 Uhr Nachm., in Galatz Montag 7 Uhr Früh; über Varna, Costanza, Sulinà und Braila. Rückfahrt von Galatz jeden zweiten Mittwoch**) 7½ Uhr Früh, in Constantinopel Freitag 11 Uhr Vormittag.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Eillinie Triest -Constantinopel.

*) Am 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15. und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4. und 18. September, 2., 16. und 30. October, 13. und 27. November, 11. und 25. December.

**) Am 13. und 27. März, 10. und 24. April, 8. und 22 Mai, 5. und 19 Juni, 3., 17. und 31. Juli. 14. und 28. August, 11. und 25. Sept., 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 18. December.

Linie Constantinopel—Braila *B.*

Von **Constantinopel** jeden zweiten Donnerstag*) 2 Uhr Nachm.; in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, über Varna, Costanza, Sulinà, Braila. Rückfahrt von Galatz jeden zweiten Donnerstag**) 7½ Uhr Früh; in Constantinopel Samstag 11 Uhr Vormittag.

*) Am 28. Februar, 14. und 28. März, 11. und 25. April, 9. und 23. Mai, 6. und 20. Juni, 4. und 18. Juli, 1., 15. und 29. August, 12. und 26. September, 10. und 24. October, 7. und 21. November, 5. und 19. December.

**) Am 7. und 21. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni. 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5. und 19 Sept., 3., 17. und 31. October, 14. und 28. November, 12. und 26. December.

Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumazverkehrungen.

October 1901. Nr. 10.

Inv. Cs III 8054

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. Verlag des k. k. Österreichischen Handels-Museums in Wien. Preis jährl. 10 K. = 10 Mark.

Inhalt: Der Handel von Thibet. — Das neue Territorium von Hongkong. — Industrielles aus Japan. — Bahnbau in Afrika. — Chronik. — Miscellen: Die Ausfuhr von Tientsin.

DER HANDEL VON THIBET.

Der Thronwechsel in Afghanistan hat die Aufmerksamkeit europäischer Kreise wieder nach dem centralen Asien gelenkt, und die russischen Vorstösse in diesen Gebieten sind namentlich in den englischen Blättern mannigfach commentirt worden. Bei diesem Anlasse ist auch auf die Versuche hingewiesen worden, die Russland zur Festigung seiner Position in Centralasien in Thibet unternommen hat, dem dunkeln, sagenumflossenen Lande des Dalai Lama, das sich bisher so erfolgreich vor den Europäern abzuschliessen gewusst hat. Es hat gewiss nicht zu unterschätzende Bedeutung, wenn der Dalai Lama einen Gesandten nach Petersburg entsendet und die russische Regierung eine wissenschaftliche Mission nach dem centralasiatischen Hochplateau schickt, deren Forschungsreise von den Engländern nicht ohne Argwohn aufgefasst wird. Die „Times" verweist darauf, dass die Steppen von Thibet kaum irgend welches Interesse für Russland bieten können, und dass Russlands Bemühungen um Einfluss in Lassa vermuthlich nur den Weg nach Indien zum Gegenstand des Interesses haben.

Zwischen dem Punjab und Thibet besteht ein alter Handelsverkehr über Ladak in Kaschmir, der aber in der letzten Zeit sehr zurückgegangen ist. Die Hauptadern dieses Verkehres gehen jetzt durch den Schutzstaat Sikkim und über Nepal. Thibet exportirt Wolle, Borax, Salz, Pferde, Schafe und Ziegen nach dem nordwestlichen Indien und empfängt von dort europäische Fabricate, wie Textilartikel, darunter Merinoshawls aus Deutschland, die den Kaschmirartikel bereits ganz verdrängt haben. Bisher vollzog sich der indisch-thibetanische Handel meist im primitiven Tauschwege, doch ist neuestens die Zahlung der Waare mit Geld in Aufnahme gekommen.

Von Darjiling an der Grenze zwischen Bengalen und Sikkim nach Yatung in Thibet beträgt die Entfernung bloss 80 Meilen, aber die Reise beansprucht sieben Tage und kann schwer in einem kürzeren Zeitraume gemacht werden, da das Gepäck von Tragthieren transportirt werden muss. Die Strasse geht über den Yaleppass in einer Höhe von 14.700 Fuss, und auf dem schwierigen Gebirgspfad gehen häufig Thiere sammt ihrer Last verloren. Yatung, das 10.500 Fuss hoch liegt, ist den Engländern als Handelsplatz erst durch die Sikkim-Thibet-Convention von 1890 eröffnet worden; das Uebereinkommen gestattete den Engländern, in Yatung zu wohnen, und ermächtigte die indische Regierung, Beamte zur Ueberwachung des Handelsverkehres nach Yatung zu entsenden. Doch hat sich bisher noch kein Engländer in Yatung niedergelassen und der einzige Europäer, der sich dort befindet, ist der Commissär der chinesischen Zollbehörde. Yatung ist lediglich eine Zwischenstation im Handelsverkehr, der sich zwischen Thibet und Bengalen abspielt; das Centrum des thibetanischen Handels ist Phari, jenes in Bengalen Kalimpong. An letzterem Orte haben 1896 mehrere Firmen von Calcutta Agenturen zum Einkauf thibetanischer Artikel etablirt, doch mussten sie sich vor der Concurrenz der Marwari-Händler zurückziehen. Im Jahre 1899 haben nur drei Europäer Yatung besucht. Der Handel zwischen Phari und Kalimpong ist praktisch ein Monopol der Tomos vom Chumbithal. Yatung besitzt eine Steinmauer, und den Eingeborenen von Sikkim ist das Betreten der Stadt verboten. Die Tomos finden den Handel mit Thibet sehr lucrativ und widersetzen sich mit aller Macht jeder Einrichtung und Reform, die die indischen Händler in directen Verkehr mit den Kaufleuten im Innern von Thibet bringen könnte. Chinesen und Tomos kommen regelmässig nach Calcutta, um dort ihre Einkäufe für Thibet zu besorgen; die Tomos verwenden ungefähr 3000 Maulesel, von welchen jeder ungefähr 160 Pfund tragen kann, für den Transport über die Grenze, während zum weiteren Transport nach dem Innern Yaks und Esel verwendet werden. Der Handelsverkehr ist sehr vom Wetter abhängig; vom October bis Jänner ist die Zeit für den Uebergang über den Yaleppass am günstigsten.

Soll sich der Handel ausdehnen, so müssen brauchbare Strassen bis ins Innere von Thibet angelegt werden und das Monopol, das die Lamas geniessen, müsste aufhören. Dieses Monopol steht der Aufschliessung des Landes am hinderlichsten im Wege. Trotz aller Hindernisse entwickelt sich der Handel über Sikkim in aufsteigender Richtung; die indische Statistik gibt hiefür folgende Daten (in Rupien):

	1895	1896	1897
Import in Thibet . .	416.000	561.000	674.000
Export nach Indien .	634.000	781.000	820.000
Totale	1,050.000	1,342.000	1,494.000

	1898	1899
Import in Thibet	718.000	963.000
Export nach Indien	818.000	823.000
Totale	1,536.000	1,786.000

Die wichtigsten Artikel für den Import in Thibet über Sikkim sind Baumwollwaaren, die 1899 über ein Drittel des gesammten Imports ausmachten, dann Wollwaaren, Seide und Metallwaaren. Die wichtigsten Exportartikel aus Thibet sind Wolle, auf die zwei Drittel der ganzen Ausfuhr entfallen, dann Yakschweife, Moschus, Häute und Wollgewebe. Es findet auch ein steigender Silberexport nach China statt; Rupien cursiren in ganz Thibet.

Wie berichtet wird, ist es nur ein kleiner Bruchtheil der Einwohner von Thibet, der Lust und Mittel hat, ausländische Waaren zu kaufen; die Bedürfnisse der Bevölkerung sind gering und ihre Kenntniss fremder Erzeugnisse ist sehr beschränkt. Thibet ist nichts weniger

als dicht bevölkert, und die hohen Transportspesen vertheuern die Waaren viel zu sehr für die meist wenig bemittelten Einwohner Doch werden bereits zahlreiche europäische Artikel importirt, und selbst photographische Apparate sind bereits nach Lassa geschickt worden. Was Kleidung und Stoffe anlangt, werden helle Farben bevorzugt und wird in erster Linie auf die Billigkeit ohne Rücksicht auf die Haltbarkeit gesehen. Auf vielen Kisten, denen die Energie der Engländer den Weg über den Yaleppass erschlossen hat, prangt der Name „Germany". Einige specifisch thibetanische Importartikel verdienen besondere Erwähnung, so die Pfauenfedern die für die Altardecoration verwendet werden, ferner grüne, blaue, gelbe und rothe Cambrics, die zur Decoration der von Geistern frequentirten Plätze Verwendung finden, dann weisse Cambrics, auf die Gebete gedruckt werden und die an Bambusstäben in der Nähe von Dörfern und Tempeln befestigt werden; das Flattern dieser Gebettücher im Winde gilt als sehr wirksam.

Ein Bericht des Zollbeamten in Yatung betont, dass eine Ausdehnung des Importhandels nur bei einer Hebung des Exports erwartet werden kann, wie dies bei allen mehr oder minder uncivilisirten und erst in den Weltverkehr eintretenden Gebieten der Fall ist. Die künftige wirthschaftliche Entwicklung Thibets hängt vor Allem von der Production und Ausfuhr von Wolle ab, die zur Herstellung von Decken und Teppichen in England und Amerika verwendet wird. Dieser Export ist auch bereits ziemlich bedeutend; die Wolle ist ziemlich grob, mit minderwerthiger schwarzer und grauer Wolle gemischt, schlecht gepackt, und überdies finden sich in den Ballen oft Sand, Steine, Haare u. s. w. behufs Erhöhung des Gewichtes. Es wäre sehr gut für den Handel, wenn die Bemühungen, die Producenten in Thibet zur Production guter weisser Wolle zu veranlassen, Erfolg hätten.

Erwähnung verdient noch eine Handelsbewegung, die 1889 ihren Anfang nahm. Der Verkehr zwischen Thibet und China hat sich bisher vornehmlich auf langen und schwierigen Gebirgswegen vollzogen, und benützten die Karawanen die alten Pfade, die von Thibet über Tachieulu und Hsining-fu nach Peking und Nordchina führen. Jetzt werden Waaren von den chinesischen Küstenstädten auf dem Seeweg nach Calcutta und von da auf dem Landweg nach Yatung und umgekehrt geschickt. Dieser Verkehr hat rasch an Ausdehnung gewonnen, da der Transport viel billiger ist als auf der Ueberlandroute; es hat sich ein chinesisch-thibetanisches Syndicat von Kaufleuten für den regelmässigen Betrieb dieses Handelsverkehres gebildet. *L.*

DAS NEUE TERRITORIUM VON HONGKONG.

(Specialbericht des k. und k. Consulates in Hongkong.)

Wie bereits in den vorhergegangenen diesbezüglichen Berichten dieses Amtes ausgeführt worden war, umfasst das sogenannte neue Territorium der britischen Colonie Hongkong jenes Gebiet auf dem der Insel Hongkong gegenüberliegenden Theil des asiatischen Festlandes und der dazu gehörigen Inseln, welches zufolge der im Jahre 1898 zwischen China und Grossbritannien abgeschlossenen Convention letzterem für die Dauer von 99 Jahren verpachtet und am 17. April 1899 von der britischen Regierung in Besitz genommen wurde. Entgegen den diesbezüglichen Erwartungen und Bestrebungen der hiesigen Colonialregierung hat dieses einen Flächeninhalt von ca. 376 englischen Quadratmeilen umfassende Gebiet während des abgelaufenen Jahres 1900 nur wenige Fortschritte verzeichnet. Die Ursache hievon ist einerseits in der Schwierigkeit der Regelung der Besitzverhältnisse zwischen der britischen Krone und einzelnen chinesischen Grundeigenthümern, andererseits in den ungünstigen Sanitätsverhältnissen zu suchen, welche in diesem Gebiete auch während des abgelaufenen Jahres vorgeherrscht hatten. Dazu kam die politische Krise in Nordchina, welche auch nicht ohne Einfluss auf Südchina blieb und insbesondere in den dem neuen Territorium benachbarten chinesischen Grenzbezirken von Wai Chou gegen Ende des Jahres 1900 zu ernstlichen Unruhen führte, zu deren Abwehr die hiesige Colonialregierung sogar gezwungen war, die nördliche Grenze des neuen Territoriums militärisch zu besetzen und die Polizeimannschaften in demselben namhaft zu verstärken. Wenn dadurch auch eine Fortpflanzung der Unruhen auf das in Rede stehende Territorium verhindert wurde, so dauerte doch die Aufregung der eingeborenen Bevölkerung fort und wurde die Entwicklung von Handel und Verkehr namhaft geschädigt.

Die Thätigkeit der mit der Regelung der Grundbesitzverhältnisse im neuen Territorium beauftragten Landbureaux (Landoffice) in Hongkong erstreckte sich im abgelaufenen Jahre auf die Prüfung und Eintragung der seitens der bisherigen chinesischen Regierung den einzelnen Grundeigenthümern ertheilten Besitztitel sowie auf die Aufstellung einer neuen Steuerliste. Hievon wurden lediglich die Besitztitel für 431 Grundstücke geprüft und bestätigt, wofür insgesammt 1892 $ an Grundgebühren eingehoben wurden. Wie der diesbezügliche Bericht der obenerwähnten Landbureaux ausführt, hätten weitaus mehr Besitztitel anerkannt und Einnahmen erzielt werden können, wenn die Behörden mit grösserer Strenge und Rücksichtslosigkeit hiebei vorgegangen wären. Doch da hieraus leicht Reibungen zwischen den Behörden und der eingeborenen Bevölkerung entstehen hätten können, so verzichtete die Regierung auf strenge Maassregeln und zog vor, die Besitztitel der bisherigen Grundeigenthümer in genauer und gerechter, wenn auch langwieriger Weise zu prüfen und zu ordnen.

Wie schon in dem vorjährigen Berichte dieses Consulates über das „neue Territorium" erwähnt wurde, beruhen die Besitzverhältnisse daselbst auch auf dem im übrigen chinesischen Reiche geltenden Grundsatze, dass aller Grund und Boden dem chinesischen Kaiser gehört und von Letzterem nur gegen Bezahlung der sogenannten Grundsteuern auf ewige Zeit verpachtet wird. So lange die vorerwähnte Grundsteuer entrichtet wird, bleibt Grund und Boden Eigenthum des Pächters und kann von Letzterem auch wieder gegen Bezahlung der hiefür festgesetzten Abgaben an Andere verkauft, vererbt, verpfändet etc. werden. Da das Gebiet des heutigen neuen Territoriums ebenso wie die benachbarten Gebiete des Cantondeltas seit Jahrhunderten in einem ununterbrochenen Zustande der Rebellion sich befanden, gegen Mitte des XVII. Jahrhunderts auch insbesondere, um nicht dem berühmten chinesischen Seeräuberführer Koxinga als Stütze zu dienen, seitens der chinesischen Regierung absichtlich verwüstet und entvölkert worden war, so geriethen die ursprünglichen Besitztitel gänzlich in Vergessenheit und entwickelten sich ganz abnormale Besitzverhältnisse daselbst.

Da zur Regelung derselben das eingangs erwähnte Landoffice in Hongkong nicht genügte, errichtete die Colonialregierung auf Grund der Ordinance Nr. 18 am 1. Juni v. J. einen eigenen Gerichtshof, den sogenannten Landcourt.

Der Vorgang für die Prüfung der alten und Ertheilung der neuen Besitztitel besteht nun darin, dass, sobald ein bestimmter District seitens der Regierung vermessen und ein Catastralplan desselben hergestellt ist, die daselbst befindlichen Grundeigenthümer aufgefordert werden, innerhalb einer bestimmten Frist ihre Besitzrechte unter Beibringung der darauf Bezug habenden Documente vor dem Landescourt geltend zu machen. Unbestrittene Besitzrechte werden ohneweiters den bisherigen Besitzern desselben zuerkannt, bestrittene werden geprüft und entschieden, während Grundstücke, auf welche gar keine oder nicht genügende Ansprüche

geltend gemacht werden, von der britischen Krone eingezogen werden. Im abgelaufenen Jahre wurde zunächst die südliche, dem Hafen von Hongkong zugetheilte Hälfte des neuen Territoriums vermessen, und wurden hinsichtlich derselben bis Ende des Berichtsjahres allein 5675 Besitzrechte, welche 7583 Grundparcellen umfassen, geltend gemacht. Den gemachten Wahrnehmungen zufolge werden die von mehreren Grundbesitzern geltend gemachten, somit bestrittenen Besitzrechte auf lediglich 5 Percent aller angemeldeten veranschlagt. Da auf mehreren im westlichen Theile des Hafens gelegenen Inseln überhaupt keine Besitzrechte angemeldet wurden, gelangten erstere in den Besitz der Krone. Behufs Registrirung der Besitzrechte wird nicht das wie in England und in der hiesigen Colonie übliche Verfahren, sondern ein in den Nativestaaten von Malacca bestehendes, auf Grundlage des sogenannten Torrensprincips beruhendes System einer grundbücherlichen Eintragung aller Besitzrechte und deren nähere Umstände vorgeschlagen.

Im Laufe des Berichtsjahres gelangten ungefähr 4000 Quadratmeilen des neuen Territoriums sowie des umliegenden chinesischen Gebietes zur Triangulirung. Vom neuen Territorium allein wurden ca. 300 Quadratmeilen zum Maassstabe von 1 Zoll englisch per 1 englische Meile, 4500 Acres zum Maassstabe von 16 Zoll, theilweise zum solchen von 32 Zoll per englische Meile vermessen. Das Areal der Stadt Kowloon mit seiner Umgebung wurde als Gegenstand einer besonderen Mappirung zum Maassstabe von 64 Zoll per englische Meile aufgenommen.

Die Vermessungsarbeiten wurden durch eine Abtheilung Militärgeometer unter der Leitung zweier Europäer, welche Abtheilung von der indischen Regierung geliehen wurde, durchgeführt. Wenn auch die Vermessungsarbeiten während des abgelaufenen Jahres hinter dem erwarteten Resultate zurückblieben, so ist dies hauptsächlich auf die Schwierigkeiten des Terrains, der weitgehenden Zerstückelung des Eigenthums daselbst sowie auf den Umstand zurückzuführen, dass mit Rücksicht auf die geringe Möglichkeit der Verständigung mit den Eingeborenen erst besondere chinesische Dolmetscher, Gehilfen etc. herangebildet werden musssen. Zufolge dem Berichte des botanischen und forstwirthschaftlichen Departements der hiesigen Colonialregierung wurden im neuen Territorium während des abgelaufenen Jahres insgesammt 81.154 Bäume, hauptsächlich in der Umgebung der neu errichteten Polizeistationen sowie längs der neu angelegten Strassen gepflanzt.

Wie schon im einschlägigen vorjährigen Berichte des k. und k. Consulates Hongkong mitgetheilt wurde, beabsichtigt die Colonialregierung, der Pflege des Rohrzuckerbaues in dem neuen Territorium besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Demzufolge vertheilte sie auch während des Berichtsjahres eine grosse Anzahl von jungen Zuckerpflanzen, welche aus Penang, Java und Neuseeland bezogen worden waren, unter die chinesischen Bauern. Von diesen jungen Zuckerpflanzen gingen jedoch die meisten zugrunde. Auch die seitens der Regierung eingeführten neuen Zuckermühlen wurden von den Eingeborenen wenig benützt, da erstere das Zuckerrohr so stark zermalmen, dass dasselbe nicht mehr wie bisher als Feuerungsmaterial verwendet werden kann. Es ist jedoch zu hoffen, dass die Eingeborenen allmälig den Vortheil der durch diese Mühlen bewirkten grösseren Zuckerextrahirung aus dem Rohre einsehen werden. Das zu Ende des Berichtsjahres mit Zuckerrohr bebaute Terrain wurde auf ca. 7000 Acres veranschlagt.

Behufs Einführung anderer nutzbringender Pflanzen, zu welchen sich das neue Territorium vielfach eignet, wird die Anlage von Versuchsgärten an verschiedenen Orten geplant, und verspricht man sich insbesondere von der Einführung der Agave sisalina, einer dem auf den Philippinen gedeihenden Manilahanf ähnlichen Pflanze, einige Erfolge. Da das in Rede stehende Territorium auch ausgedehnte, mit Gras bestandene Weideflächen besitzt, so beabsichtigt die Colonialregierung in nächster Zeit auch die Hebung und Verbesserung der Viehzucht daselbst energisch in die Hand zu nehmen. Mit Rücksicht darauf, dass Hongkong hinsichtlich seines Fleischconsumes ausschliesslich auf Schlachtviehimporte aus den chinesischen Küstenprovinzen angewiesen ist, könnte eine rationelle Viehzucht in dem viel näher gelegenen neuen Territorium auf einen sehr gewinnreichen Absatz ihrer Producte in Hongkong rechnen. Hinsichtlich der industriellen Verhältnisse im neuen Territorium trat während des abgelaufenen Jahres kaum eine Aenderung ein. Die daselbst befindlichen Industrien beschränken sich fast ausschliesslich auf hausindustrielle Betriebe, und suchte erst gegen Ende des Berichtsjahres ein chinesisches Syndicat bei der hiesigen Regierung um die Bewilligung zur Errichtung einer Fabrik für Feuerwerkskörper, einem in Canton sehr entwickelten Industriezweige, an. Andere chinesische Fabriksunternehmungen sind erst im Projectstadium. Eine wesentliche Förderung seiner wirthschaftlichen Verhältnisse würde das in Rede stehende Territorium durch die projectirte und auch bereits concessionirte Eisenbahn Hongkong—Canton erfahren, doch wurde der Bau derselben auch im abgelaufenen Jahre noch nicht in Angriff genommen. Die Thätigkeit des Departements für die öffentlichen Arbeiten der hiesigen Colonialregierung beschränkte sich hauptsächlich auf die Erbauung verschiedener Polizeistationen und Unterkünfte für die Regierungsbeamten, und Polizeimannschaften, welche bisher lediglich in aus Matten und Bambus hergestellten Bauten wohnten. Der Bau der im vorjährigen Berichte dieses Consulates erwähnten Militärstrasse, welche von Kowloon via Taipó an die Nordgrenze des neuen Territoriums führt und Ende des Vorjahres bereits bis 9 Meilen von Kowloon entfernt fertiggestellt war, gedieh während des Berichtsjahres nur bis zu einer Entfernung von 11¼ Meilen. Wegen der Schwierigkeit des Terrains sowie der gestiegenen Arbeitslöhne stellten die chinesischen Unternehmer, welche bisher mit dem Baue der Strasse betraut waren, für die Fortsetzung derselben enorme Forderungen, und kostete es längere Zeit, bis andere Unternehmer gefunden werden konnten. Mittlerweile wurde die Strasse bis nach Taipó (18 englische Meilen von Kowloon) tracirt und ein Fusspfad angelegt. Wie das Departement der öffentlichen Arbeiten hofft, dürfte unter günstigen Verhältnissen die bei dem Fehlen irgendwelcher anderer Strassen im neuen Territorium sowohl für strategische Zwecke als auch für den Handel und Verkehr sehr wichtige, oben besprochene Strasse während des laufenden Jahres bis Taipó fertiggestellt werden. Andere öffentliche Arbeiten betrafen die Vollendung des Telegraphennetzes, welches nunmehr sämmtliche Polizeistationen im neuen Territorium sowohl untereinander als auch mit Hongkong verbindet, die Herstellung verschiedener Brücken auf der Strasse nach Kowloon etc.

Während des Winters 1900 wurde das gesammte Territorium von dem Regierungsinspector der öffentlichen Schulen bereist und Vorbereitungen getroffen, den daselbst ausschliesslich noch von chinesischen Schulmeistern ertheilten öffentlichen Unterricht zu regeln und unter die Aufsicht der hiesigen Schulbehörden zu bringen. Inzwischen soll eine Schule für englischen Unterricht in Uenlong eröffnet werden. Mit der ärztlichen Praxis im neuen Territorium war während des Berichtsjahres ein Chinese betraut, welcher an der hiesigen medicinischen Schule ausgebildet ist. Derselbe behandelte nicht allein die im neuen Territorium stationirten Regierungsbeamten und Polizeimannschaften, sondern besuchte auf periodischen Reisen auch die verschiedenen Dörfer und Ortschaften. Hiebei behandelte er insgesammt 1267 Krankheitsfälle, von welchen 961 neue waren, die übrigen aus dem Vorjahre stammten.

Wie schon in der Einleitung erwähnt, trat Malariafieber auch im Berichtsjahre während der Regensaison unter den Beamten und Polizeimannschaften stark auf.

Behufs Untersuchung der auf das Malariafieber Bezug habenden Verhältnisse entsandte die Colonialregierung Mitte November 1900 zwei europäische Aerzte nach Taipó, welche in den die Polizeistation umgebenden Reisfeldern ein reichhaltiges Vorhandensein von Malariamoskitos constatirten. Zur Bekämpfung dieser Krankheit empfahlen die oben erwähnten beiden Aerzte den Ankauf aller die Polizeistation umgebenden Reisfelder bis zu einem Radius von 280 Yards und die Umwandlung dieses Areals in trockenes Land. Die unter den Polizeimannschaften vielfach aufgetretene Dysenterie wurde, da in dem Blute der hieran Erkrankten Malariabacillen gefunden wurden, gleichfalls mit Malariafieber in Zusammenhang stehend erkannt.

Blatternimpfungen wurden während des Berichtsjahres lediglich 78 unter der eingeborenen Bevölkerung vorgenommen. Da nunmehr 5 Chinesen in der Vornahme der Blatternimpfungen ausgebildet und mit entsprechender Menge Kuhimpfstoff ausgestattet worden sind, hofft man im nächsten Jahre grössere Resultate zu erreichen und auch die eingeborene Bevölkerung zu veranlassen, die bisher unter denselben übliche Art der Blatternimpfung durch Einblasen von Blatternstoff, welcher von Kranken genommen wird, in den Mund oder die Nase der Kinder aufzugeben.

Von neuen Hafenämtern wurde lediglich jenes in Taipó im Jänner des Berichtsjahres eröffnet.

Der Dschunkenverkehr, welcher allein hinsichtlich des in Rede stehenden Territoriums in Betracht kommt, zeigte auch während des Jahres 1900 eine namhafte Vermehrung, und wurden in diesem Zeitraume gegenüber dem vorhergegangenen Jahre in den nachstehenden Hafenplätzen des neuen Territoriums folgende Anzahl von Dschunken aus- und eindeclarirt:

	1899	1900
Cheung Cahn . . .	2016	6140
Tai O	1353	3676
Taipó	—	4764

Der Stand der im neuen Territorium stationirten Polizeimannschaften belief sich bis zum 25. Juli 1900 auf 27 Europäer, 105 Indier, 30 Chinesen und 10 chinesische Dolmetscher. An dem vorgenannten Datum wurden diese Polizeimannschaften mit Rücksicht auf die ausgebrochenen Unruhen in den benachbarten Grenzbezirken um 4 Europäer, 40 Indier und 4 Chinesen verstärkt und wurden zur militärischen Bewachung der chinesischen Grenze auch reguläre Infanterie und Artillerie herangezogen.

Die zahlreichen Meeresbuchten und Golfe des Territoriums wurden von drei kleinen Polizeilaunches bewacht, welche mit 8 Europäern und 51 Chinesen bemannt waren. Nichtsdestoweniger gelangten während des Berichtsjahres vier Ueberfälle von Dampfbooten durch Seeräuber in den Gewässern des neuen Territoriums zur Anzeige.

Die Zahl der zur gerichtlichen Entscheidung gelangten strafbaren Handlungen erfuhr im neuen Territorium während des abgelaufenen Jahres eine namhafte Vermehrung und stieg von 155 strafbaren Handlungen mit zusammen 271 angeklagten Personen im Jahre 1899 auf 586 mit 802 angeklagten Personen. Diese Thatsache ist hauptsächlich einerseits auf die strengere Polizeiaufsicht, andererseits auf die zunehmende Bereitwilligkeit der Einwohner, die Entscheidung der Gerichte anzurufen, zurückzuführen. Von den oben bezifferten 586 strafbaren Handlungen wurden 285 mit 393 angeklagten Personen in dem zu Taipó für den nördlichen Theil des neuen Territoriums errichteten Polizeigericht, die übrigen vor den ordentlichen Gerichten in Hongkong verhandelt. Hievon betrafen die meisten, insgesammt 883, den nicht erlaubten Besitz von Opium (Opiumschmuggel), 10 Raubattentate, 45 thätliche Angriffe, 58 Diebstähle, 48 verbotene Spiele etc.

Die Erlassung von Gesetzen für das neue Territorium betraf jene für die Errichtung und die Wirksamkeit des bereits an anderer Stelle besprochenen Landescourt sowie hinsichtlich der Ausdehnung der Giltigkeit aller auf der Insel Hongkong geltender Gesetze auf den südlichsn Theil des neuen Territoriums, in welchem die wirthschaftlichen Verhältnisse bereits nahezu die gleichen wie auf der Insel Hongkong selbst sind.

Die Einnahmen des neuen Territoriums beliefen sich in der Berichtsperiode auf insgesammt $ 17.630·75, wovon $ 8390·75 auf Dschunken-Licenzen, 3730 $ auf Steinbruchsabgaben, 3150 $ auf Concession von Pfandleihanstalten, 1300 $ auf directe Grundsteuern,, der Rest auf verschiedene Geldstrafen, Confiscationen etc. entfielen. Diesen geringfügigen Einnahmen standen Ausgaben in der Höhe von $ 24.336·66 gegenüber, unter welchen die Ausführung der schon an anderer Stelle besprochenen öffentlichen Arbeiten $ 143.436·33, der Bau von Polizeiwachtschiffen $ 58.196·25, die Anschaffung von Maximgeschützen für die Polizei $ 15.880·49, die Miethe von Dampfbooten 13.200 $, die Besoldung von Civilbeamten $ 5758·58, die Anpflanzung von Bäumen $ 2925·78 zu nennen sind. Zu der oben bezifferten Ausgabensumme kamen noch die speciellen Kosten der Polizeiverwaltung im Betrage von $ 10?.292·48. Sämmtliche vorerwähnte Ausgaben wurden von der Colonie Hongkong selbst bestritten, für welche ersteres nicht so sehr in wirthschaftlicher als vielmehr in strategischer und politischer Beziehung wichtig ist.

INDUSTRIELLES AUS JAPAN.

Einem Berichte des deutschen Consuls in Nagasaki über die wirthschaftliche Production des Nagasaki Ken, der die alte Provinz Hizen und die dazu gehörigen Inseln umfasst, entnehmen wir Folgendes:

Im Nagasaki Ken werden producirt: Schwefel, Seesalz, Steinkohlen, Kaolin, Töpferthon, Bausteine (Omura-Steine). Schwefel wird nur in ganz geringen Mengen auf der Shimabara-Halbinsel gewonnen. Die Production hat in letzter Zeit fast ganz aufgehört, in Folge besserer Verbindung mit dem Kumamoto Ken, in dem auf dem thätigen Vulcan Aso Rohschwefel in grossen Mengen gewonnen wird, der nun billiger nach Nagasaki Ken als früher verkauft werden kann.

Die Bereitung des Seesalzes ist nicht, wie in China, Monopol der Regierung; es wird vielmehr, namentlich an der Flachküste bei Kikitsu in der Nähe der Omura-Bucht, in kleinen Mengen gewonnen. Die Hauptproduction findet auf Kiushiu in Satsumaken bei Akune statt. Im Nagasaki Ken beträgt die Production der Salzgärten 73.624 Koku oder 13,252.320 *l* im Werthe von 140.906 Yen.

Steinkohlen werden auf den vor der Nagasaki-Bucht gelegenen Inseln Takashima, Nakanoshima und Hashima gewonnen. Versprengte Flötze kommen vielfach in der Nähe der Küste im Nishisonoki Gune vor. Auf der Takashima-Insel, deren erreichbare Flötze nahezu abgebaut sind, wird zur Zeit ein neuer Schacht gebaut, um einen neu entdeckten 18 Fuss dicken Flötz auszubeuten. Die Production aus dem höher gelegenen 8 Fuss dicken Flötz, der gegenwärtig noch abgebaut wird, beträgt etwa 250 *t* täglich. Auf der Hashima-Insel wurden etwa 256 *t* producirt. Die Nettoproduction dieser beiden Inseln betrug 1898 etwa 166.012 *t*, 1899 etwa 189.917 *t*, 1900 190.731 *t*.

Im Nordwesten von Takashima scheinen sich gewaltige tiefliegende Kohlenflötze weit unter dem Meere hinzuziehen.

Auf der Nakanoshima-Insel musste wegen des eingedrungenen Meerwassers die Production aufgegeben werden.

Kaolin und Töpferthone finden sich nur in dem nördlichen Theile des Sonogi Gun, und zwar zwischen Kawadana und Arita. Die ganze Gegend widmet sich daselbst der Thonwaaren- und Porzellanindustrie. Es werden im Nagasaki Ken hauptsächlich blaue Porzellane fabricirt und meistens über der Glasur bemalt, ausserdem werden grüne Steingutwaaren und braune Thonwaaren hergestellt.

In Hirado besteht keine Porzellanindustrie mehr. Die in Nagasaki als Hiradoporzellan verkauften durchbrochenen Porzellanwaaren stammen aus der Gegend von Mikawachi und Arita.

Die Gesammtproduction der Porzellane im Nagasaki Ken bewerthete sich nach amtlichen Angaben auf 82.210 Yen im Jahr.

In der Gegend von Omura, im Higashisonoki Gun, befinden sich viele grössere Steinbrüche, aus denen harter Syenit gewonnen wird, der im ganzen Nagasaki Ken als Baustein benutzt wird, mehr und mehr aber durch Backsteine und Cement verdrängt wird.

Nach amtlicher Mittheilung sollen im Nagasaki Ken Bleierze und Silbererze entdeckt sein, auch Gold soll im Nagasaki Ken gefunden sein. Ob diesen Funden irgendwelche Bedeutung beizulegen ist, kann noch nicht festgestellt werden.

Wegen seiner geographischen Lage und der Nähe des asiatischen Festlandes steht der ganze Nagasaki Ken unter dem Einfluss des Schiffs- und Transitverkehrs im Hafen von Nagasaki. Die Ausrüstung und Ausbesserung der hier verkehrenden Schiffe, die Versorgung derselben mit Bunkerkohlen und frischem Proviant sowie die zeitweise Lagerung von Transitgütern für Nordchina, Korea und Sibirien, welche sich in den letzten zehn Jahren fortgesetzt vermehrt haben, beschäftigt so ausschliesslich alle Kreise bis hinunter zu den Kulis, dass die maassgebenden Persönlichkeiten und reichen Grundbesitzer keine Zeit haben, den wirthschaftlichen Interessen des Hinterlandes Rechnung zu tragen und Industrien entstehen zu lassen, welche nicht unmittelbar mit dem Schiffs-Transit- und Personenverkehr Nagasakis in Verbindung gebracht werden können.

Da nun auch die junge Handelskammer Nagasakis das Aufkommen industrieller Unternehmungen bisher nur wenig unterstützen konnte, so zeigt sich bei der Schwerfälligkeit der Südjapaner überhaupt nur ein ganz langsamer Fortschritt auf dem Gebiete der Industrien im Nagasaki Ken.

Eine vollständige Umwälzung des ganzen wirthschaftlichen Lebens im Nagasaki Ken dürfte die geplante grosse Hafenerweiterung hervorrufen, der zufolge das Hafengebiet Nagasakis bis zum Papenberg und der Fukabori-Landseite ausgedehnt werden soll. Dies wird Ansiedelungen und Bauten an den beiderseitigen Ufern zur Folge haben. Anfänge sind hiezu bereits gemacht. Auch die Auffüllung der Wassertheile im Hafengebiet vor Desima und zwischen Inassa und Urakami, welche seit 1897 im Gange ist, dürfte geeignet sein, zur Hebung des Nagasaki Ken beizutragen. Es sind 6280 *a* Land gewonnen, welche zum Theil bebaut werden, zum Theil für die Zwecke der Kiushiu-Eisenbahn benutzt werden sollen, deren Endstation weiter in das Hafengebiet hineingeschoben wird, mit Zweigbahnen nach den noch anzulegenden Hafenquais.

Diese ausgedehnten Hafenarbeiten haben in den letzten Jahren einen grossen Zuzug von Aufsehern und Arbeitern veranlasst.

Unter den Industrien im Nagasaki Ken kommen in erster Linie in Betracht die Maschinenwerkstätten, Werften und Docks der Mitsu Bishi-Gesellschaft, die Maschinenwerkstätten von Akanoura, die drei Trockendocks, das Patent Slip und die Kohlengruben am Eingang des Hafens.

Die Maschinenwerkstätten von Akanoura sind mit allen neuesten Maschinen und Krahnen ausgerüstet. Sie beschäftigen mehr als 3000 Arbeiter und etwa 9 fremde Techniker. Auch ist im Jahre 1901 für die Kinder der Angestellten eine Gewerbeschule eröffnet.

Dock 1, das Tategami-Dock, ist 523 englische Fuss lang, 89 englische Fuss breit und $26^1/_2$ englische Fuss tief.

Dock 2, das Akanoura-Dock, ist 371 englische Fuss lang, 66 englische Fuss breit und 22 englische Fuss tief.

Das Patent Slip von Kosuge kann von Schiffen bis 1000 *t* Grösse benutzt werden.

Der Bau eines dritten Trockendocks zwischen den Vororten Tategami und Akanoura für die Benutzung der grössten Kriegs- und Handelsschiffe ist seitens der Mitsu Bishi-Gesellschaft geplant.

Die Schiffswerften dieser Gesellschaft in Tategami sind die grössten und bedeutendsten in Japan. Es wurden daselbst Dampfschiffe von 6000 *t* Grösse gebaut. Ein schottischer Marinebaumeister ist bei den Werften angestellt. Ein grosser Theil des Eisen- und Maschinenmaterials wird aber von Grossbritannien und Schottland eingeführt.

Zwei kleinere japanische Privatwerften, den Japanern Matsuo und Kodachi gehörig, verbessern und vergrössern sich von Jahr zu Jahr und können heute schon kleine Dampfschiffe von 100 *t* in allen Theilen fertigstellen. Ebenso bemerkenswerth sind die Maschinenwerkstätten von Ishikawa, welche einen Theil der Maschinen für die benachbarten Kohlengruben anfertigen.

Die Einnahme der beiden kleinen japanischen Werften und der Ishikawa-Werkstätten wird amtlich mit 184.108 Yen im Jahr angegeben.

Innerhalb des Nagasakier Hafengebietes und abhängig von dem Verkehr des Nagasakier Hafens befindet sich die Koyaki Coaksfabrik, deren Production für den japanischen Dampfschiffverkehr dient und etwa 25.300 Yen pro Jahr beträgt.

Am Ausgang des Hafens in der Nähe von Fukabori sowie auf der Shimabara-Halbinsel befinden sich verschiedene Ziegelbrennereien, welche gute Backsteine oder Mauersteine herstellen, die mehr und mehr in Aufnahme kommen und auch schon bei Häuserbauten Verwendung finden und dadurch die Benutzung des Omura-Bausteines ausschliessen.

Angeblich wurden an Backsteinen hergestellt 1898 3,100.000 Stück im Werthe von 37.200 Yen.

Die Production hat besonders in den letzten beiden Jahren (1899 und 1900) in Folge der ausgedehnten Bahn- und Hafenbauten ausserordentlich zugenommen.

Der Umsatz der ebenfalls im Nagasakier Hafen befindlichen Eisfabrik bewerthete sich nur auf 15.575 Yen pro Jahr. Die Verhältnisse liegen für den Absatz künstlicher Eismassen ungünstig, da es im ganzen Ken zahlreiche tiefe Brunnen gibt, die gutes Trinkwasser liefern. Das künstliche Eis wird von den Fremden und Bürgern der Stadt gekauft für 5 Sen per Pfund. Verschiedene japanische Speculanten führen hier regelmässig grosse Mengen Eis von Hakodate ein, das zeitweise billiger ist. Auf dem Unzengebirge besteht seit Jahren eine wohlorganisirte natürliche Eisfabrication, an der Ortschaften aus der Umgegend und aus den zunächstgelegenen Saga und Kumamoto Kens theilnehmen. In oft haushohe Bottiche und in aufgestellte Zinkkisten wird Gebirgswasser eingefüllt und das im Winter gewonnene Eis in grosse Felsenkeller verstaut, die unterhalb des Fugendake in einer Höhe von etwa 1400 *m* angelegt sind, und bei denen das ganze Jahr hindurch Wächter stationirt werden. Durch das mühevolle Herabschleppen der Eisklötze ist der Preis dieses Natureises recht theuer. In den Badeorten des Unzengebirges kostet 1 Pfund Eis etwa 5 Sen.

An Schildkrotfabriken sind amtlich zwar nur zwei grössere verzeichnet mit 23 Angestellten und einer jährlichen Production im Werthe von 9152 Yen; da aber die grösseren Geschäfte, welche Schildkrotartikel fabri-

ciren, eine ganze Schaar von Arbeitern ausserhalb des Hauses beschäftigen und zahlreiche Händler in der Stadt sich mit dem Verkauf von echten Schildkrotsachen befassen, so ist sowohl die Anzahl der Arbeiter, welche sich mit diesem Industriezweige beschäftigen, wie auch die Production eine bedeutend grössere, als amtlich angegeben. Nagasakis Schildkrotartikel haben durch die Arbeiten aus den Werkstätten Jezakis und Sakatas, die auf Weltausstellungen prämiirt worden sind, einen Weltruf erhalten. Doch werden in Nagasaki neben echtem Schildkrot auch vielfach Arbeiten in Horn und minderwerthigem Schildkrot angefertigt, die dem ganzen Industriezweige dieser Art schaden.

Echtes Schildkrot liefert nur die Chelonia imbricata, und da jedes Thier nicht mehr als 4 *kg* Schildpatt liefert, so ist leicht einzusehen, dass die minderwerthigen Hornplatten anderer Arten ebenfalls mit verarbeitet werden. Die Händler beziehen echtes Schildkrot von Singapur und Hongkong.

Die Ausfuhr von Schildpattsachen aller Art wird nach den Zolltabellen mit nur 2635 Yen angegeben; da aber der Einzelverkauf an die durchreisenden Fremden sehr bedeutend ist, so muss die jährliche Production an echten Schildkrotsachen grösser sein. Eine ungefähre Angabe der Ausfuhr dieser Artikel ist unmöglich.

Die Porzellan- und Thonfabriken im Nagasaki Ken stellen nur Waaren für den praktischen Gebrauch her, und namentlich Tassen für die Ausfuhr nach China und Korea.

Die Production im Nagasaki Ken hatte nur einen Werth von 82.210 Yen, die Ausfuhr einen solchen von 59.700 Yen. In Nagasaki befinden sich, abgesehen von zahlreichen Geschäften, welche die Waaren für den heimischen Bedarf verkaufen, mehrere grössere Handlungen, welche grösstentheils Kunsterzeugnisse der Porzellanindustrie Aritas und Satsumas feilbieten, in erster Linie das „Koransha" genannte Waarenlager der alten Fabrik Furukawas in Arita.

Die Papierfabrication beschränkt sich nur auf die Herstellung von Pack- und gewöhnlichen Papiersorten, von denen im Jahre 1899 für 117.797 Yen ausgeführt worden sind. Ein grosser Theil dieser Papiere wird aber aus den benachbarten Ken nach Nagasaki verkaufr, denn die Production im Nagasaki Ken bewerthete sich nach amtlicher Angabe nur auf etwa 37.000 Yen. Im Detailhandel werden diese Papiersorten verkauft zu folgenden Preisen: Schreibpapier Minogami 100 Blätter 25 Sen, kleines Papier Hanshi 100 Blätter 15 Sen und grobes Papier Chirigami 100 Blätter 16 Sen.

Kampherfabriken, d. h. Raffinerien, in denen der Rohkampher gereinigt wird, gibt es im Nagasaki Ken nicht. Da, wie schon erwähnt, vom Gouverneur strenge Verbote erlassen worden sind, willkürlich Kampherbäume zu fällen, ist die Production von Rohkampher in den letzten Jahren bedeutend zurückgegangen, namentlich aber durch die unregelmässige Ablieferung des Rohkamphers. Der im Nagasaki Ken producirte Rohkampher betrug im Jahre 1898 kaum 8400 Kwan = 3,150.000 *kg* im Werthe von 3256 Yen. Er wird nur von Chinesen ausgeführt. Die fremden Kaufleute führen nur raffinirten Kampher aus, der als Rohkampher von Kiushiu und Shikoku nach Kobe verschifft, dort raffinirt wird und dann wieder nach Nagasaki auf den Markt kommt.

Die Ausfuhr an Kampher aus Nagasaki bewerthete sich im Jahre 1899 auf kaum 8000 Yen.

Die Wachsfabrication hat bedeutend abgenommen. Es wurden aus Nagasaki nur für 29.407 Yen Wachs ausgeführt. Die Production im Nagasaki Ken betrug 278.614 Kwan = 104,480.250 *kg* im Werthe von 200.643 Yen.

Das Wachs wird fast ausschliesslich für den heimischen Verbrauch verwendet. Ein Theil des producirten Wachses wird dagegen auf den Markt von Kobe gebracht, wo es nochmals gereinigt und gebleicht wird. Vegetabilisches Wachs gebrauchen die Japaner zur Fabrication ihrer Talgkerzen und zur Bereitung ihrer Haarsalben.

Die Fabrication von Mehl aus Weizen und Reis ist nicht unbedeutend. Genaue statistische Angaben lassen sich darüber nicht machen, weil ein grosser Theil der Bauern die Herstellung von Reismehl und Weizenmehl als Hauswirthschaft betreibt und nur wenig grosse Betriebe vorhanden sind.

In Nagasaki gibt es 18 Reismühlen mit Dampf- und verschiedene kleine Mühlen mit Wasserbetrieb, deren Production mit 11.175 Koku = 1,676.250 *kg* im Werthe von 5318 Yen angegeben wird.

Ferner ist eine vollständig europäisch eingerichtete Dampfmühle vorhanden unter Leitung eines fremden Müllers, deren jährliche Production sich nach dem Ertrag der Weizenernte im Ken richtet. Im Jahre 1900 betrug die Production 63.948 Säcke à 50 engl. Pfund Mehl und 10.788 Säcke à 50 engl. Pfund Kleie.

Das Weizenmehl wird grösstentheils nach Wladiwostok und Port Arthur verladen. Im Jahre 1899 wurden ausgeführt aus Nagasaki 345.218 Kin = 208.512 *kg* im Werthe von 15.791 Yen.

Die Saké-, Reisbranntweinfabrication, dient zwar hauptsächlich für die Bedürfnisse im Nagasaki Ken, kommt aber auch bei dem vermehrten Schiffs- und Handelsverkehr nach Nordchina und Korea mehr und mehr für den Ausfuhrhandel der Japaner und Chinesen nach den Plätzen des asiatischen Festlandes in Betracht. Ausgeführt wurden im Jahre 1899 für 13.189 Yen. Die Production dieses Schnapses, dessen Beschaffenheit in den letzten Jahren durch Beimischung schlechten Alkohols abgenommen hat, betrug im Nagasaki Ken an klarem Saké 55.769 Koku = 10,038.420 *l*, an trübem Saké 1496 Koku = 269.280 *l* und an Shôchu-Saké 1186 Koku = 213.480 *l*, zusammen 58.451 Koku = 10,521.180 *l*. Der Preis für einen Koku oder 180 *l* Saké beträgt im Nagasaki Ken durchschnittlich 5 bis 6 Yen.

Die Fabrication der japanischen Bohnensauce Shoyu, auch Soja genannt, dient hauptsächlich für den Verbrauch, da sie dem Japaner für seine Speisen unentbehrlich erscheint. Trotzdem aus den nördlichen Provinzen ein grosser Theil von Shoyu nach dem Nagasaki Ken eingeführt wird, ist die Production hier doch nicht unbedeutend, denn auch Shoyu wird von Chinesen und Japanern nach Korea und China ausgeführt, im Jahre 1899 für 13.547 Yen. Aus Weizen, Bohnen, Kochsalz und Wasser wird diese Bohnensauce fabricirt, deren Aroma und Geschmack namentlich bei Engländern und Amerikanern beliebt ist.

Producirt werden im Nagasaki Ken etwa 9100 Koku oder 1,638.000 *l*. Der Preis für ein Koku (180 *l*) beträgt in Nagasaki etwa 3—5 Yen.

Einige nachstehend aufgeführte Industriezweige dienen ausschliesslich zur Befriedigung der Bedürfnisse der Bewohner des Nagasaki Ken. Die Erzeugnisse derselben sind minderwerthig, genügen aber den bescheidenen Ansprüchen der Mittelclassen.

So beschränkt sich die Fabrication von Webwaaren auf die Herstellung gewöhnlicher Männer- und Frauengürtel und Kleiderstoffe. Die Gesammtproduction hatte einen Werth von 224.373 Yen.

Die Glasfabrication beschäftigt sich mit der Herstellung aller Arten von Gläsern, Glasgefässen und Lampengläsern, liefert aber nur geringwerthige Waaren. Die Production betrug 110.323 Stück = 7200 Yen.

Die Zündholzfabrication producirt nur gewöhnliche Waare, welche selbst für die Ausfuhr nach Korea und China ungenügend ist. Es wurden im Ken producirt: 288.000 Gross[1]) à 10 Schachteln im Werthe von 5280 Yen.

[1]) 1 Gross = 1·8 Sen.

Die japanischen Druckereien genügen zur Zeit den an sie gestellten Ansprüchen. Die drei Zeitungsunternehmer Nagasakis haben grosse eigene Druckereien, welche auch Aufträge aus dem Publicum ausführen. Auch gibt es im Nagasaki Ken verschiedene Privatdruckereien, besonders in Nagasaki selbst, welche russische und englische Typen haben und Drucksachen aller Art sauber anfertigen. Der Werth der Production der Druckereien im Ken wird mit 13.098 Yen im Jahre angegeben.

Die Fabrication von Seidenwaaren in Nagasaki und auf Shimabara ist noch unbedeutend. Es geht aber aus der guten Ausführung der Seidenweberei das Bestreben hervor, die Kundschaft zu befriedigen und gefällige Muster herzustellen. Die Production bewerthete sich auf 6400 Yen.

In Folge der zahlreichen Schulen im Nagasaki Ken ist auch eine Griffelfabrik entstanden, deren Fabricate allerdings noch unvollkommen sind. Aber die Aufmachung der kleinen Kästchen und das saubere Einrahmen der Schiefertafeln sowie das weitere Umsichgreifen des Unterrichts in der englischen Sprache sichert der Fabrication der Griffel aus Schieferthon immer mehr Absatz. Im Minami Matsura Gun, auf der Goto Insel, wurden im Jahre 1898 205.800 Dutzend Griffel im Werthe von 4729 Yen hergestellt.

Die Mattenfabrication im Nagasaki Ken beschränkt sich lediglich auf die Anfertigung von Hausfussmatten und groben Schutzmatten. Die Fussmatten sind im ganzen Reiche gleich gross und bilden ein feststehendes Flächenmaass. Sie sind stets 6 Shaku (30·33 *cm*) lang, 3 Shaku breit und $^1/_6$ Shaku dick. Die Füllung dieser tatami besteht aus Wara oder Reisstroh, die Oberseite ist eine gutgeflochtene Binsenmatte, von denen die besten aus den Mattendistricten der Provinz Bingo bezogen werden.

Die Mattenproduction im Nagasaki Ken im Jahre 1898 betrug 21.273 Stück im Werthe von 5119 Yen. Die Fussmatten kosten etwa Yen 1—1·50 per Stück, die groben Schutzstrohmatten (mushiro), 6 Shaku lang, 3 Shaku breit, werden zu 30—50 Sen per Stück verkauft.

Die Lederfabrication ist unbedeutend. Es werden im Nagasaki Ken nur ganz grobe Leder fabricirt, die für japanische Spielsachen und Musikinstrumente Verwendung finden. Die Production wird mit 2122 Stück im Werthe von 3799 Yen angegeben.

Der grösste Theil des im Nagasaki Ken verbrauchten zubereiteten Tabaks kommt vom Süden Kiushius, von Satsuma. Im Nagasaki Ken gibt es 106 grössere und verschiedene kleinere Tabakfabriken, die Cigaretten und geschnittene Tabake für Pfeifen herstellen. Dieselben producirten im Jahre 1900 547.120 *kg* Tabak im Werthe von 570.783 Yen.

Nach Einführung des Monopolgesetzes können diese Tabakfabriken ihre Tabakblätter entweder direct von dem Monopolbureau in Nagasaki oder von Zwischenhändlern kaufen, welche von der Regierung für den Verkauf von Tabakblättern die Concession erhalten haben. Im Nagasaki Ken gibt es 29 solcher Zwischenhändler.

Der Verkauf von Cigaretten aus japanischen und amerikanischen Tabaken nimmt nicht nur im Nagasaki Ken, sondern auch in ganz Japan von Jahr zu Jahr so bedeutend zu, dass durch kaiserliche Verordnung jungen Leuten unter 20 Jahren das Rauchen verboten ist.

Die Fabrication von Pflanzenölen beschränkt sich im Nagasaki Ken auf die Herstellung von Tane Abura mit einer Production (1898) von 951 Koku = 171.180 *l* im Werthe von 26.365 Yen, Goma Abura mit einer Production von 19 Koku = 3420 *l* im Werthe von 540 Yen und Tsubaki Abura mit einer Production von 449 Koku = 80.820 *l* im Werthe von 20.694 Yen, woraus sich ein Gesammtwerth von 47.599 Yen oder 98.530 M. berechnet.

Eine Actiengesellschaft für Elektricität ist in Nagasaki seit März 1893 gegründet; sie wurde im Herbst des Jahres 1900 erweitert. Das Capital beträgt 80.000 Yen.

Für die elektrische Anlage, die mit vier Motoren und vier Kesseln arbeitet und für 2800 Glühlampen und neun Bogenlampen eingerichtet ist, sind ausser dem Chefingenieur noch 26 Arbeiter und Bureaubeamte angestellt. Eine elektrische Strassenbeleuchtung besteht nicht. Zur Zeit befinden sich für die im Bau begriffenen Arbeiten ausserdem in Nagasaki grössere Arbeitsbureaux der Kiushiu-Eisenbahngesellschaft, der städtischen Wasserleitung und der Gesellschaft zur Hafenverbesserung.

Auf dem Kencho ist gleichfalls ein Arbeitsbureau für die Anlage einer Landstrasse von Nagasaki nach Fukabori errichtet.

BAHNBAU IN AFRIKA.

Ueber die Fortschritte der *Ugandabahn* hat das britische Auswärtige Amt eine Anzahl Berichte des Ingenieurobersten Gracey veröffentlicht, der im letzten Winter hinausgesandt worden war. Zu Weihnachten war Oberst Gracey bis *km* 763 gelangt. Er berichtet, dass er bis dahin einen günstigen Eindruck über die Ausführung der Arbeiten gewonnen habe, und behandelt dann, in demselben Sinne wie vor einigen Jahren der greise Eisenbahningenieur Sir Guilford Molesworth, die besonderen Schwierigkeiten, auf welche die Arbeiten stossen mussten. Eine 939 *km* lange Strecke war abzumessen und abzustecken, stellenweise durch dichten Dornbusch, wo man kaum einige Schritte vor sich sah. Die Gegend bot häufig weithin kein Wasser und keine Hilfsmittel und war nur dünn bevölkert von Eingeborenen, die keines Gewerbes kundig und keine Arbeit gewohnt sind. Dabei war das Gelände gebirgig, mit Steigungen bis 2200 *m* (bei *km* 563), dann bis *km* 684 mit einem Gefälle von 300 *m* und bis *km* 800 wiederum eine Steigung auf 2500 *m* und schliesslich am Victoriasee mit einer Meereshöhe von 2800 *m*. Da keine brauchbaren Arbeiter an der Strecke selbst zu gewinnen waren, sah man sich genöthigt, Handwerker und Bodenarbeiter aus Indien heranzuziehen, 20.000 Mann, für deren Bedürfnisse in gleicher Weise gesorgt werden musste, wie für eine Armee im Felde. Die Beschaffung von Werkzeugen, Geräthen und Fahrzeugen aus England wurde durch den vor drei Jahren dort ausgebrochenen grossen Aufstand verzögert, die Werbung in Indien durch den Ausbruch der Hungersnoth erschwert. Es galt dann, als endlich Alles zur Stelle war, die Bauarbeiten auf langen Strecken (bis zu 100 *km*) durchzuführen, wo den Arbeitern das Wasser zugefahren werden musste, während die Benutzung von Zugvieh wegen der Tsetsefliege ausgeschlossen war, so dass die Erdarbeiten stets nur wenige Meilen vor dem Schienenende vor sich gehen konnten. Hier und dort war das Gelände ungesund und verursachte der Sandfloh den Leuten schmerzliche Beulenwunden, auch wurden die Arbeiter stellenweise durch das Auftreten von menschenraubenden Löwen erschreckt. Währenddem mussten Landungsvorrichtungen und Krankenhäuser erbaut werden, wurde eine Polizeimannschaft herangebildet, Post und Telegraph organisirt und in Indien eine Werbestelle und ein Sammelpunkt für Lebensmittel eingerichtet.

Oberst Gracey verliess Mombassa am 23. Februar dieses Jahres. Damals war die Schienenlegung bis *km* 765 gefördert, und zwar lagen die Schienen dauernd fest bis *km* 753; allerdings war zwischen den *km* 582 und 602 eine Lücke, jedoch war vorauszusehen, dass für diese Strecke die Arbeit bis August dieses Jahres beendet sein würde, auch waren noch zwischen den *km* 402 und 434 mehrere Hindernisse vorhanden, die in fünf bis sechs Monaten zu beseitigen waren, und anderwärts wohl kleinere solcher Hindernisse, namentlich

bei Brücken, die in sechs bis acht Monaten beseitigt sein konnten. Ueber den Schienenkopf hinaus waren die Erdarbeiten bis *km* 777 beendet, und darüber waren sie bis *km* 812 im Gange mit der Aussicht, in $3^1/_2$ Monaten bis *km* 842 beendet zu sein. Oberst Gracey meint, dass der Schienenstrang bis October dieses Jahres zum Victoriasee reichen werde und bis Ende März 1902 die Schienen, von ein oder zwei Stellen abgesehen, dauernd gelegt sein könnten. Was die Kosten betrifft, so glaubt der Berichterstatter sie insgesammt auf 5,206.000 £ (104,120.000 M.) veranschlagen zu können, wovon nach dem 31. März 1902 noch 400.000 £ (8,000.000 M.) auszugeben wären. Bereits jetzt rüstet man sich in England auf die Vollendung der Bahn, und es ist zu erwarten, dass im nächsten Winter zahlreiche Touristen nach Uganda reisen werden.

Ueber den gegenwärtigen Verkehr und die Aussichten für die Zukunft äussert sich der Gutachter dahin, dass der Personenverkehr sich noch hauptsächlich auf indische Kaufleute und Kulis, Karawanenträger, Truppen und Beamte der Schutzgebiete beschränkt, dass die Eingeborenen indess die Eisenbahn wenig benutzen. Der Güterverkehr umfasst dienstliche Sendungen für das Schutzgebiet Uganda, Verbrauchsgegenstände für die Eisenbahnbeamten und ihr Personal, etwas Elfenbein und sehr wenig Landeserzeugnisse, im Ganzen nicht mehr als vier bis fünf Wagenladungen täglich. Sobald der Bahnbau den See erreicht, ist eine Zunahme des Personen- und Güterverkehres wahrscheinlich, wenn auch vielleicht keine erhebliche. Die letzten 500 *km* führen durch eine reiche Gegend mit regelmässigen Niederschlägen, aber einer dünngesäeten Bevölkerung, die unbekleidet einhergeht und keine anderen Bedürfnisse hat, als sich gegenseitig Vieh zu stehlen und Speere in den Leib zu stecken. Oberst Gracey erkundigte sich eingehend bei den indischen Bahnarbeitern, vielfach Ackerleuten aus dem Pendschab, nach dem Werth des Bodens und erhielt die befriedigende Antwort, dass der Boden sehr fruchtbar sei und jedes Getreide hervorbringen könne. Auch sind auf diesem Theile der Bahnstrecke alle Arten Hausthiere zu treffen. Weite Strecken in der Höhenlage von 1500—2800 *m* eignen sich zur Besiedelung durch Europäer. Das Land ist meist mit Wald oder hohem Gras bestanden, allein nach der Entfernung des letzteren sowie auf den frisch aufgeworfenen Bahndämmen wuchs englischer Weissklee, einmal gesäet, ohne weitere Bestellung fort. Eine plötzliche Entwicklung scheint aber ausgeschlossen, da Zeit dazu gehört, wilde Stämme zur Arbeit heranzuziehen oder Weisse anzusiedeln.

Man wird wohl dahin kommen, von den Indiern, die am Bahnbau beschäftigt, deren viele brauchbare muhammedanische Bauern sind, eine Anzahl zur Ansiedelung mit Frauen und Kindern zu veranlassen. Um den Victoriasee herum lebt eine Bevölkerung, die ihre Bedürfnisse aus der eigenen Bewirthschaftung des Bodens befriedigt, die man jedoch zur Gewinnung von Ausfuhrwaaren, wie Kaffee und Gummi, anleiten könnte, wogegen die Leute Salz und Stoffe beziehen könnten. Oberst Gracey spricht die persönliche Ansicht aus, dass, wenn die Frachtsätze auf eine mässige Höhe herabgesetzt werden, der Betrieb in 5 bis 10 Jahren lohnend werden kann, wobei allerdings von einer Heimzahlung der Anlagekosten vor zwanzig Jahren keine Rede sein kann. Für die ersten Jahre ist nur wenig zu erwarten, da sogar mit einem einzigen Zug täglich in beiden Richtungen die Betriebsausgaben nicht unter 10,000.000 M. jährlich betragen werden, während die Einnahmen, um sicher zu gehen, auf nicht mehr als die Hälfte angeschlagen werden können, weshalb die britische Regierung vom Jahre 1902 ab einen Zuschuss von 2,000.000 M. bereitstellen müsste, der bis 1910 allmälig wegfallen würde, worauf erst ein kleiner Ertrag zu erwarten wäre. Uebrigens hebt Oberst Gracey auch wieder hervor, dass der Werth der Ugandabahn nicht nach der Verzinsung der Capitalien zu bemessen ist, da es ohne die Eisenbahn unmöglich wäre, auf die Dauer die Gegend um die Nilquellen zu behaupten und die Sclavenjäger zu bekämpfen.

Die „Deutsche Col.-Ztg.", der wir diese Mittheilungen entnehmen, fügt hinzu: „Die neueste Erforschung der britischen Ostafrikabahn lässt im Ganzen bei aller Vorsicht des Urtheils bessere Geschäftsverhältnisse für die Zukunft voraussehen, als man vor einigen Jahren zu erhoffen wagte. Wir möchten nur davor warnen, beim Vergleich mit der ostafrikanischen Centralbahn die Ugandabahn anders heranzuziehen, wenn nicht als ein Beispiel eines grossartigen Bauwerkes bei mannigfachen Schwierigkeiten, als einen Ansporn für unseren eigenen Unternehmungssinn. Mit solch grossen Schwierigkeiten haben wir nicht zu kämpfen; unsere Bahn wird etwas besseres als eine strategische Verbindung werden, zumal sie eine dem allgemeinen Verkehr in Afrika seit langer Zeit dienende Richtung verfolgen soll."

Nach den neuesten in derselben Nummer der „Col.-Ztg." enthaltenen Angaben sind von der Ugandaeisenbahn bis jetzt 772 *km* Schienen gelegt, bis zu 816 *km* sind die Erdarbeiten fertiggestellt. Die Strecke wird vorraussichtlich noch in diesem Jahre den Victoria-Nyanza erreichen, die Fertigstellung der Eisenbahn soll dann Mitte nächsten Jahres vollendet sein.

Nach den dem „Deutschen Colonialblatt" zugegangenen Berichten über die *Usambara-Eisenbahn* ist die Herstellung des Hafenpiers von Tanga nahezu vollendet. Auf der Neubaustrecke Muhesa—Korogwe ist der grösste Theil der Brücken und Durchlässe fertiggestellt, desgleichen sind die Arbeiten zur Befestigung der Böschungen vollendet. In Folge der Regenzeit schritt der Geleisebau nur langsam vorwärts, ein schnelleres Vorgehen wird bei Beginn der Trockenzeit möglich sein. Der fortgesetzte Mangel an farbigen Arbeitern veranlasste auch den Fortzug eines Theiles der kleineren Unternehmer und Handwerker. Neuerdings melden sich wieder mehr Arbeiter, nachdem die Schamben (Pflanzungen) den Eingeborenen nicht mehr so reichlich Nahrungsmittel liefern. Der Gesundheitszustand des Beamtenpersonals hat sich gebessert.

Die Einnahmen der Bahn haben sich im letzten Jahre bereits nahezu verdoppelt, die für die Regierung ohne Bezahlung ausgeführten Transporte haben sich nahezu verdreifacht.

Die von den Engländern erbaute Bahn ist *zwischen Lagos und Ibadan* seit Ende März 1901 im Betriebe. Sie führt an sehr bevölkerten Städten wie Aberkuta mit 150.000 und Ibadan mit 200.000 Einwohnern vorüber. Ihre Spurweite beträgt 1 *m*, die Erdarbeiten sind alle mit der Hand ausgeführt, und die Erde ist mit geringen Ausnahmen von den Eingeborenen auf dem Kopfe getragen worden. Eine der grössten Schwierigkeiten bestand im Mangel an Bettungsmaterial, welches bei den ersten 100 *km* gänzlich fehlte und sich überhaupt nur an ein oder zwei Punkten der Linie vorfand. Das Ueberschreiten mehrerer Flüsse erforderte einige bedeutende Brücken; so musste beispielsweise der Ogunfluss mit einer mehr als 150 *m* langen Brücke übersetzt werden. An den beiden Endstationen und in Aro sind Locomotiv- und Wagenschuppen vorhanden. Alle Gebäude, Brücken und Locomotiven wurden in England hergestellt und an Ort und Stelle von Eingeborenen unter europäischer Leitung montirt. Die Lage der Stadt Lagos, des Ausgangspunktes der Bahn, hat einige Schwierigkeiten hervorgerufen. Da sie vom Festlande durch eine Lagune getrennt ist, so würde es ungeheure Kosten verursacht haben, wenn man eine Brücke über die Lagune zur Ueberführung der Bahn angelegt hätte. So hat man sich damit begnügt, die Endstation auf der Insel Iddo, auf halbem Wege zwischen der Halbinsel von Lagos und dem Festlande, anzulegen und diese Insel mit dem Festlande durch eine Eisenbahnbrücke zu verbinden. Ausserdem hat man einen Weg für leichte Wagen und Fussgänger

zwischen der Insel Iddo und Lagos gebaut und denselben auch nach der anderen Richtung nach dem Festlande zu parallel der Eisenbahn geführt. Die erstgenannte 650 *m* lange Brücke hat wegen des schlechten Grund und Bodens und wegen der Meeresströmungen grosse Schwierigkeiten verursacht. Seit ihrer Fertigstellung beabsichtigt man, wie das „Genie civil" meldet, die Endstation der Bahn mit der Stadt Lagos durch eine Trambahn zu verbinden.

In dem Etat für Togo von 1901 war bekanntlich im Anschluss an die in Lome zu erbauende Landungsbrücke der Bau einer *Küstenbahn von Lome nach Klein-Popo* in Länge von etwa 34 *km* vorgeschlagen, deren Kosten auf 725.000 M. berechnet sind. Bezüglich der Ausführung dieser Bahn soll jetzt eine Submission ausgeschrieben werden. Doch bevor dieselbe zum Abschlusse gekommen ist, soll mit den vorbereitenden Arbeiten baldigst begonnen werden. Wegen der Herstellung der Landungsbrücke in Lome, über die schon seit Jahren verhandelt wird, ist bereits eine Submission erfolgt; der Zuschlag für den Bau ist dem Vernehmen nach einer Nürnberger Maschinenfabrik ertheilt. Die Kosten sind auf 800.000 M. veranschlagt.

MEDNOTNÍ
PRVZOR
RUMYSLU
CECHACH

CHRONIK.

Asien.

Asiatische Türkei. Die Türken versuchen, Truppen in Kuëit zu landen. Der Capitän des in der Bucht von Kuëit ankernden britischen Kreuzers „Perseus" verhindert die Landung der türkischen Truppen mit der Begründung, dass Mubarak, der Scheik von Kuëit, ein unabhängiger Fürst sei, und die Anwesenheit türkischer Soldaten zu Ruhestörungen in der Stadt führen könne. Von Edhem Pascha befehligte türkische Truppen sammeln sich inzwischen in Basra. Der Wali von Basra verlangt vom Scheik Mubarak. das Anlaufen englischer Kriegsschiffe und Postdampfer zu verhindern; Mubarak lehnt dies ab. Der Emir von Nedschd, Ibn er-Raschid, soll neuerdings einen Angriff auf Kuëit beabsichtigt haben, doch die beständige Anwesenheit britischer Kanonenboote im Hafen von Kuëit scheint ihn veranlasst zu haben, seine Absicht aufzugeben. — In Musch geräth die Caserne in Brand, und am darauffolgenden Tage bricht im Türkenviertel Feuer aus. Die Türken beschuldigen die armenische Bevölkerung der Brandlegung und beginnen zu plündern und die Armenier niederzumetzeln. Im Auftrage der russischen Regierung begibt sich der russische General-Consul in Wan, von einer starken Escorte begleitet, behufs Berichterstattung nach Musch. Viele Armenier im Vilajet Bitlis gehen zur orthodoxen Kirche über, um russischen Schutz zu erlangen. Auf allen Gebirgen von Sassun, wo vor sechs Jahren die furchtbare Metzelei stattfand, haben die kurdischen Stämme ihre Zelte aufgeschlagen; sie überfallen häufig die armenische Bevölkerung und versetzen sie in Unruhe. Auf Anordnung des Sultans wohnt seit einiger Zeit der Gouverneur von Bitlis in Musch, und auch in Bitlis sind türkische Truppen eingetroffen. In Begleitung regulärer Infanterie werden Ingenieure nach Sassun geschickt, um auf drei Punkten (Talnorik, Sehenik und Geligsen) Militärcasernen aufzubauen. — Die Pforte verweigert dem amerikanischen Missionär Cole in Bitlis die Erlaubniss zu der üblichen Rundreise durch das Vilajet. Die amerikanische Gesandtschaft ermächtigt den Missionär aus eigener Initiative zu der Reise, die er auch antritt.

Arabien. Frankreich beansprucht den türkischen Hafenplatz Scheik Said, weil Marseiller Kaufleute einst vom dortigen Scheik das Gebiet nächst Bab-el-Mandeb gekauft hätten. 1870 habe sich die Türkei des Gebietes bemächtigt, aber damals einem französischen Einspruch Folge gegeben. — Die Pforte ist im Begriff, an Deutschland die Farsaninseln im Rothen Meere zu verpachten, die gegenwärtig als Kohlenstation für die deutschen Schiffe benützt werden.

Persien. Die persische Regierung verhängt über Teheran und dessen Umgebung den kleinen Belagerungszustand, da sich in letzter Zeit eine weitverzweigte revolutionäre Bewegung bemerkbar macht, die durch die Verstimmung gegen die Regierung, angeblich wegen neuer Anleiheverhandlungen mit Russland, genährt wird. Ein Ferman des Schah fordert das Volk auf, die Rädelsführer zu ermitteln. — In Südpersien stossen die Reformpläne der belgischen Zollbeamten auf den Widerstand der Bevölkerung. In Bender, Buschir und an der ganzen Küste des persischen Golfs konnte kein einziger Punkt des neuen Zollreglements durchgeführt werden, und die aus Teheran dahin entsandten Zollbeamten mussten wegen der feindseligen Haltung der Bevölkerung zurückkehren. Die Scheiks von Muhammera erklärten, jedem Unternehmen der Belgier Widerstand entgegenzusetzen.

Indien. Die Regierung genehmigt die Tracirungsarbeiten für die Eisenbahn von Quetta nach Nuschki längs des neuen Handelsweges nach Ostpersien.

China. Das Schlussprotokoll, welches die von den Mächten aufgestellten Friedensbedingungen enthält, wird unterzeichnet. Die chinesischen Truppen ziehen wieder in Peking ein, und es findet die Uebergabe der verbotenen Stadt an die chinesische Behörde durch die Amerikaner und Japaner statt. Die Stadt ist völlig ruhig, seitdem sie von den Truppen der Mächte geräumt ist; die Truppen Yuanschikai's halten die Ordnung aufrecht; die Haltung der Bevölkerung gegen die Fremden ist allgemein freundlich. Der Vicekönig von Kwangtung und Kwangsi, Taomu, und der Vicekönig von Kiangsu und Kiangsi, Liukunyi, die bestrebt waren, Reformen in Angriff zu nehmen, richten ein Schreiben an den Hof in Singanfu, worin sie dagegen Einspruch erheben, dass die fremdenfeindliche conservative Partei die Herrschaft an sich gerissen habe. Prinz Tschun wird von Kaiser Wilhelm in Berlin empfangen und kehrt auf Befehl, der telegraphisch von China an ihn gelangt, nach Erledigung seiner Mission in Deutschland direct nach China zurück. Wegen der im letzten Sommer in Tschutschau vorgekommenen Metzeleien werden vierzehn Mörder hingerichtet, andere Mitschuldige verbannt und ins Gefängniss gesetzt und vier hohe Staatsbeamte ihres Amtes entsetzt. Die Kaiserin-Witwe gedenkt nach der Ankunft des Hofes in Kaifongfu den Thronerben Putschyn zu enterben, weil er einen verschwenderischen Lebenswandel führen soll. Der Gouverneur von Schantung, Yuanschikai, soll die Zurückziehung aller ausserhalb der Grenzen der Colonie Kiautschau befindlichen deutschen Truppen verlangt haben. Die deutsche Besatzung in Shanghai soll ein grosses Gelände auf drei Jahre mit dem Rechte der Verlängerung des Pachtvertrages auf sechs Jahre gepachtet haben, das jetzt eingezäunt und geebnet wird; die Deutschen hätten begonnen, Casernen und Magazine zu bauen, was auf dauernde Besetzung deutete und worüber die englische Einwohnerschaft sehr ungehalten sei. In Tschangtihfu, in der Provinz Hunan, haben englische Missionäre Grund und Boden zur Errichtung von Kirchen und Häusern nahe bei drei verschiedenen Stadtthoren erworben; die Baseler Mission zu Piangtung, im nordöstlichen Kwangtung, wird von Dreifaltigkeitsrebellen verbrannt; die Missionäre flüchten sich nach Kiayingtschau. Sechshundert Briganten marschiren in der Richtung gegen Schanhaikwan; es werden chinesische Truppen abgesendet, um die Briganten aufzuhalten. Die chinesische Regierung nimmt das Angebot Russlands, das Peijanggeschwader um fünf Millionen Rubel anzukaufen, welche von der an Russland zu zahlenden Entschädigung abgezogen werden sollen, günstig auf. Auf dem rechten Amurufer werden an vielen Orten, wo sich verlassene chinesische Goldwäschereien befinden, von Russen Pfähle aufgestellt,

welche Tafeln mit russischen Familiennamen tragen. Oberstabsarzt Mainfeld tritt mit zwei Ingenieuren und einer kleinen Escorte auf der Paotingfu-Eisenbahn eine Forschungsreise an; der Zweck der Expedition wird geheim gehalten, doch verlautet, dass die Reise von Paotingfu aus über Szetschuan und Yünnan, möglicherweise über Tibet nach Indien geht. In Folge der jüngsten Ueberschwemmungen im Yangtsegebiete sollen zehn Millionen Menschen ohne Obdach sein; man besorgt, dass in Folge der im Winter wachsenden Noth Unruhen entstehen. Es werden deutsche und japanische Dampfergesellschaften gebildet, die auf dem Tungtingsee Schiffahrt betreiben wollen. Lihungtschang und der Vicekönig von Nanking, Liukunyi, reichen um ihre Entlassung ein, um sich ins Privatleben zurückzuziehen.

Korea. Bei den Goldgruben von Holton, die der koreanischen Regierung gehören, erbauen die Japaner Häuser und beginnen Gold zu waschen. Ein koreanischer Beamter, der dies verbietet, wird von den Japanern geprügelt. Die koreanische Regierung wendet sich an den japanischen Gesandten in Söul und verlangt Bestrafung der Thäter und Einstellung der Goldwäscherei.

Japan. Der chinesische Sühnegesandte Natung wird vom Kaiser in Audienz empfangen. Er überreicht dem Kaiser einen Brief, der das Bedauern über den Tod des Kanzlers der japanischen Gesandtschaft in Peking, Sugiyama, ausspricht und für die Unterstützung, die Japan für die Aufrechterhaltung des Friedens im Osten geleistet hat, dankt.

Singapur. Verschiedene Reisende, die beim Einlaufen der Dampfer in den Hafen oder in der Nähe von Befestigungen bei photographischen Aufnahmen betroffen wurden, sind verhaftet und mit grossen Geldbussen belegt worden. Jeder wird verhaftet und bestraft, der auch nur im Besitze von Zeichen- und Photographiematerial in einem Umkreise von 3 *km* der Befestigungen angetroffen wird.

Philippinen. Eine Compagnie amerikanischer Infanterie, die jüngst in der Nähe von Balangina auf der Insel Samas beim Abkochen beschäftigt war, wird von Philippinern angegriffen. 24 Amerikaner entkommen, 48 werden getödtet, 11 verwundet. Die Philippiner erbeuten die Vorräthe, die Munition und den grössten Theil der Gewehre der Compagnie. Bei Casiguran werden die Reste von Aguinaldo's unmittelbarem Gefolge gefangengenommen.

Afrika.

Algier. Einer der Häuptlinge an der südalgerischen Grenze, der sich bisher der französischen Herrschaft hartnäckig widersetzte, hat dem Commandanten von Ain-Sefra-Buamama seine Unterwerfung angezeigt.

Marokko. Die Unruhen unter den Stämmen nehmen immer mehr zu, und der Zustand mancher Bezirke soll an Anarchie grenzen; selbst in Marrakesch, wo sich der Sultan gegenwärtig aufhält, lässt sich die allgemeine Unzufriedenheit nur schwer verbergen. Bewaffnete Bergbewohner überfallen ein grosses Dorf unfern von Tanger, rauben und plündern und schänden die Weiber, und ziehen sich wieder in die Berge zurück. Die Ueberfallenen erheben gar nicht Beschwerde, da sie die Ohnmacht der Behörden kennen. Der grosse Stamm der Bedawa, dessen Gebiet einige Stunden von Tanger beginnt, weigert sich, die Abgaben zu zahlen, weil der Sultan und seine Regierung sie nicht gegen die bewaffneten Banden schützen, die raubend und plündernd bei ihnen einbrechen. Ueber das Schicksal der beiden spanischen Gefangenen ist man im Ungewissen. Die maurische Regierung soll diese Angelegenheit von vornherein mit der grössten Gleichgiltigkeit behandelt haben, und es sollen gar keine ernsten Versuche zur Befreiung der Gefangenen gemacht worden sein. In Rabat soll ein 10.000 Mann starkes Strafcorps in der Bildung begriffen sein, um über die Beni Aro-Kabylen, denen die eigentlichen Uebelthäter angehören, und über die Beni Masara-Kabylen, bei denen die Gefangenen sich zuletzt aufhielten, von verschiedenen Seiten herzufallen. — In Fez wird ein portugiesischer Staatsangehöriger durch einen fanatischen Volkshaufen brutal misshandelt und schwer verletzt. Der Sultan benachrichtigt die Mächte von der Absicht, Reformen einzuführen, die auch den europäischen Interessen zugute kommen würden. Es soll ein neues Steuersystem eingeführt werden, das die Eingeborenen vor dem Missbrauch der Erpressung beschützt. Die Gouverneure sollen künftig mit festem Gehalt angestellt werden und nicht mehr Steuern einheben, sondern hiezu sollen besondere Beamte ernannt werden. Die Grundsteuer soll abgeschafft und dafür andere Abgaben erhoben werden, wozu auch die Europäer beisteuern müssten. Der Sultan will auch das Gefängnisswesen verbessern und lässt hunderte von Gefangenen frei.

Aegyptischer Sudan. Die englisch-abessynische Grenzexpedition unter Major Austin erreicht nach einer höchst beschwerlichen Reise, während der alle Theilnehmer der Expedition beträchtlich litten und viele Leute der Begleitmannschaften wahrscheinlich durch Hunger umkamen, den Baringo-See und trifft in Omdurman ein. Die Expedition brach im November 1900 nach dem Sudan auf, um im Auftrage der Regierung den Rudolf-See aufzunehmen und die englisch-abessynische Grenzlinie zwischen diesem See und dem Sobat festzulegen, und die Aufnahme mit der von Oberst Macdonald's Expedition im Jahre 1898 gemachten in Einklang zu bringen.

Britisch-Westafrika. Die Stimmung im Aschantilande erregt nach der Niederwerfung der vorjährigen durch das Vorgehen des damaligen Gouverneurs Hodgson hervorgerufenen Aufstände anhaltend Besorgniss. Unter den südlich von Aschanti ansässigen Bekwai, den damaligen Verbündeten der Engländer, sind Unruhen ausgebrochen, weil die Regierung auf die Zahlung einer von den Bekwai seit 1874 schuldigen Kriegsentschädigung drängt. Eine Expedition von Pionnieren unter Major Watherston geht nach der Goldküste ab, um das Land im Auftrage der Regierung zu vermessen.

Nigergebiet. Die französischen Händler Buret und Desemblanc, die zu einer Firma in Lagos gehören, brachen von dort zu einer Handelsreise ins Innere von Sokoto auf. Da sie mit Hilfe einer bewaffneten Truppe auf britischem Gebiet Vieh weggenommen hatten, erhielt Hauptmann Keyes den Befehl, sie nach Jobba am Niger zu senden. Zuerst forderte der Officier die Händler auf, nach Illo zu kommen, wo er stationirt war, und als sie sich dessen weigerten, brach er zu ihrer Festnahme auf. Keyes, der etwa fünfzig Mann bei sich hatte, begab sich mit fünf Mann unbewaffnet zu einer Unterredung mit den Händlern und forderte sie auf, sich ihm zu ergeben, worauf einer von ihnen mit dem Revolver nach ihm schoss und nochmals auf ihn feuerte, als er am Boden lag. Scheinbar wurde darauf etwas gekämpft, wobei zwei Mann von Keyes' Mannschaft getödtet und drei verwundet wurden, während die Händler zwölf ihrer Leute verloren. Die Franzosen entkamen inzwischen nach dem Norden, und eine andere Abtheilung von dreissig Mann wurde zu ihrer Verfolgung entsandt. Vor seiner Ermordung war Keyes zur Unterwerfung des in der Landschaft Sokoto ansässigen Sultans Raha ausgezogen und hatte nach dessen Flucht und Verfolgung einen neuen Sultan eingesetzt und mit dem Emir von Gando freundschaftliche Beziehungen angebahnt. Da Raha, der durch unaufhörliche Sclavenjagden auf französischem und englischem Gebiete lästig geworden war, der einzige Herrscher war, der jenen Theil Nordnigerias unsicher machte, gilt die Gegend jetzt als beruhigt. Die einzigen Kämpfe der letzten Zeit haben am Benuë stattgefunden, wo Major M'Clintock mit 160 Mann stromaufwärts gegen die Munschi vorgegangen war. M'Clintock unterwarf die Stämme am nördlichen Ufer, wobei die Ortschaften der beiden mächtigen Häuptlinge Abaka und

Abagka nach einem heftigen Kampfe in Brand gesteckt wurden. Mit den Munschi vom südlichen Ufer muss die Truppe erst in Berührung kommen. Major M'Clintock und Lieutenant M'Gregor gehen mit einer Abtheilung von hundert Mann weiter nach Yola, dessen Emir dem Handel Hindernisse in den Weg legte. Yola wird von Oberst Morland im Sturme genommen. Der Emir ergreift nach schweren Verlusten die Flucht, und Morland setzt den Bruder des Emirs als Herrscher ein. — Gegen die widerspenstige Arobevölkerung am Crossfluss, nahe der Kameruner Grenze, wird eine Expedition vorbereitet In diesem Feldzug, der auf vier Monate berechnet ist, wird eine Streitmacht von 1200—1500 Mann der vereinigten nord- und südnigerischen Truppen ausrücken, sobald als die Regenzeit vorüber ist.

Britisch-Ostafrika. Der Mullah hat mit den Midschertein-Stämmen, die mit Gewehren und Munition reichlich versehen sind, ein Bündniss geschlossen.

Spanisch-Guinea. Die zu diesem Zwecke ausgesandten Beamten haben von dem Muni-Gebiet Besitz ergriffen und in Batta, dem wichtigsten Punkte jener Gegend, in Gegenwart der eingeborenen Häuptlinge die spanische Flagge gehisst, Lieutenant Albarracin nahm als Untergouverneur vom Regierungsgebäude und den sonstigen Anlagen Besitz. Nachdem auch am Campo und Benito und am Muniflusse die französischen Besatzungen durch spanische ersetzt waren, begann die Absteckung der Südgrenze, die aber in Folge Eintrittes der Regenzeit nicht ganz beendet werden konnte.

Congostaat. Eine aus 25 Mann bestehende Truppenabtheilung des Congostaates, die die Empörer von Luluaburg verfolgen sollten, stosst nördlich von Katanga auf eine Schaar von etwa 200 Sclavenhändlern, die meist gut bewaffnet waren und viel Gepäck und Waaren mit sich führten. Die Truppen bringen den Sclavenhändlern eine vollständige Niederlage bei und nehmen ihnen 150 Gewehre sowie alle Waaren ab.

Deutsch-Ostafrika. Fünf Tagereisen hinter Lindi wird der Bezirkscommandeur angegriffen und Hauptmann Johannes wird an Ort und Stelle gesandt, um den Thatbestand zu erforschen. — Der stellvertretende Bezirkshauptmann Oberlieutenant Merker liess von der Militärstation Moschi aus die benachbarten Missionsstationen unter Hinweis auf religiöse, moralische und politische Gründe warnen und auffordern, sich sofort zu verschanzen. Die den Missionären befreundeten Häuptlinge Schangali von Syanga und Sinare von Schira wurden in der Festung Moschi als Gefangene zurückbehalten, weil sie beschuldigt wurden, mit dem bedeutendsten Massaihäuptling Lengana eine Verrätherei gegen die Europäer zu planen, und zugleich war an die Eingeborenen der Befehl ergangen, sämmtliche Schusswaffen auf der Festung abzuliefern. Durch diese Vorgänge wurden die wegen der übermässigen Frohndienste an sich schon beunruhigten Eingeborenen noch erregter, und die Missionäre erhielten von Lieutenant Merker die Mittheilung, dass das Gerücht bestehe, dass ein allgemeiner Aufstand der Eingeborenen am Kilimandscharo in Verbindung mit den Massai bevorstehe. Ein weiterer Grund zu den Befürchtungen dürfte darin liegen, dass ausgeschickte Späher mit der Meldung zurückkehrten, die räuberischen Waaruscha haben ihre am Meru gelegenen Dörfer plötzlich vollständig verlassen und sich auf den Kriegspfad begeben. Die Thätigkeit der deutschen Grenzcommission hat noch nicht ihren Abschluss gefunden. — In Dar-es-Salaam sinkt das beinahe vollendete und der Uebernahme durch das Gouvernement entgegensehende Schwimmdock bei der ersten Probe der Dockung.

Südafrikanische Republik. Die Proclamation Kitchener's führt keine Veränderung herbei. Die Lage in der Capcolonie ist bedenklich, ein grosser Theil des dortigen Holländerelementes ist in hellem Aufruhr; selbst in Capstadt befinden sich zahlreiche Rebellen. In Vereeniging finden ernste Aufstände der Kaffern in den Kohlenminen statt; es muss Militär requirirt werden und die Führer werden verhaftet. Bei Blakfontein nehmen die Buren den Engländern zwei Kanonen weg. Südlich von Pietersburg wird von den Engländern ein ganzes Burencommando gefangen genommen. Die Buren greifen die Forts Itala und Prospect an der Grenze des Zululandes an, werden aber zurückgeschlagen; sie greifen auch die Basutos an, und diese weichen nach längerem Gefechte zurück. Bei Katazo im Zululande findet ein Gefecht statt; die Engländer erleiden Verluste, die Buren ziehen sich zurück. Gefechte finden auch statt bei Grootmareen, nördlich von Moselbay, in der Nähe von Zeerust, bei Heidelberg, bei Ockertskraal in der Nähe von Ladysmith und südlich von Utrecht. Gegen zehn Burenführer, die sich seit dem 15. September in englischer Gefangenschaft befinden, wird auf Verbannung aus Südafrika für immer erkannt.

Australien.

Bismarck-Archipel. Auf einer dieser Inseln wurde ein mit seiner Frau dort lebender Händler, Namens Wolff, plötzlich von den Eingeborenen überfallen; während er sich die Angreifer vom Leibe hielt, bis Hilfe zur Stelle war, wurden Frau Wolff und ein farbiger Angestellter getödtet.

MISCELLEN.

Die Ausfuhr von Tientsin. Einem deutschen Consularberichte über den Handel Tientsins im Jahre 1900 ist Folgendes über die wichtigsten Exportartikel entnommen:

Schafwolle. Für die hiesigen, fast durchwegs groben und kurzen Wollen bietet Nordamerika den Hauptmarkt. Die Waare findet dort bei der Herstellung einer bestimmten Art billiger Teppiche als Füllungsmaterial Verwendung. Das Geschäft war während der ersten zehn Monate des Berichtsjahres sehr flau; im Spätherbst belebte es sich in New-York etwas, und stiegen daher die Preise. Die erwähnten Teppiche scheinen indess nicht mehr denselben guten Absatz wie früher zu finden. Es wird daher eine Abnahme des Geschäftes mit Nordamerika und ein Fallen der gegenwärtigen Preise erwartet. Vielleicht veranlasst der letztere Umstand die europäischen Fabrikanten von Teppichen und Decken, ihre bisherige ablehnende Haltung gegen die chinesische Wolle aufzugeben und einen Versuch mit dem Artikel zu machen Von Lammwolle fanden einige feinere Sorten im Berichtsjahre Absatz in London und auf dem Festlande von Europa.

Die Ausfuhr von *Kameelwolle* hielt sich trotz der schlechten Marktlage und der geringen Nachfrage auf der Höhe des Vorjahres. Sie ging zu 90 Percent nach London, von den verbleibenden 10 Percent wurde ein Theil über Hamburg nach Deutschland eingeführt und dort verarbeitet Die Klagen über die Güte der Waare liessen im Berichtsjahre erheblich nach.

In *Ziegenwolle* verlief das Geschäftsjahr sehr unbefriedigend; die Nachfrage war gering, die Waare selbst fiel noch schlechter als im Vorjahre aus. Die Ausfuhr richtete sich nach London; in Deutschland zeigte sich kein Interesse für den Artikel.

Ungegerbte Ziegenfelle. In Folge der ausserordentlich lebhaften Nachfrage in der zweiten Hälfte des Jahres 1899 waren die Einkaufspreise in die Höhe gegangen, gleichzeitig hatte indess die bedeutende Ausfuhr die amerikanischen und europäischen Märkte reichlich mit dem Artikel versehen. Bereits Ende 1899 hatte sich daher ein gewisser Rückgang des Geschäftes bemerkbar gemacht. Man zeigte sich in Amerika und Europa nicht mehr geneigt, mit den hohen Preisen in China Schritt zu halten, und die Chinesen sahen sich zur Ermässigung ihrer Forderungen gezwungen. Das Geschäft war auch zu Beginn des Berichtsjahres nicht lebhaft und erholte sich während der folgenden Monate nicht. Es wurden daher bis zum Ausbruch der Unruhen nur halb so viele Felle wie während des gleichen Zeitraumes im Vorjahre ausgeführt. Trotzdem war Mitte Juni nicht viel Lagerwaare in Tientsin zurückgeblieben, da die Chinesen, veranlasst durch die aussergewöhnlich starke Nachfrage und die hohen Preise in Ziegenfelldecken alle hiezu verwendbaren Felle zurückbehielten, um sie zu gerben und zu Decken zu verarbeiten.

Das Hauptgeschäft in ungegerbten Ziegenfellen findet regelmässig erst im Herbst statt; um diese Zeit treffen hier die Sommerfelle aus dem Innern ein, die ein feineres Leder und weniger Haare als die Winterfelle haben und deshalb werthvoller als die letzteren sind. Dieses Geschäft ist indess im Berichtsjahre in Folge der Unruhen gänzlich ausgefallen. Ob-

wohl die Märkte in Amerika und Europa sich wieder gebessert hatten, konnten im Herbst von hier nur wenige Partien von Fellen verschifft werden, die bereits vor dem Ausbruch der Wirren in Tientsin sich befunden hatten. Der Ausfall in diesem Geschäftszweige beläuft sich für Tientsin auf etwa 800 000 H. T.

Ziegenfelldecken. Die übermässige Nachfrage, die sich in der zweiten Hälfte des Jahres 1899 bemerkbar gemacht hatte, schien auch im Berichtsjahre andauern zu wollen. Der Artikel hatte in Folge dessen eine Preishöhe erreicht, welche früher in Tientsin unbekannt gewesen war und geradezu beunruhigend wirkte. Die Preise hielten sich während der ersten fünf Monate des Berichtsjahres, da die Vorräthe in Europa und in Amerika nur gering und die hiesigen Zufuhren unbedeutend waren. Der allgemein erwartete Umschlag wäre indess wohl zweifellos eingetreten, wenn die grossen in Kalgan abgeschlossenen Lieferungsverträge ausgeführt und die Waaren zur Verschiffung gebracht worden wären. Der Ausbruch der Unruhen und die hiedurch veranlasste Unmöglichkeit der Erfüllung der fraglichen Geschäfte haben in diesem Falle die Situation gerettet und den heimischen Markt gehalten. Die Gesammtausfuhr nach Europa und Amerika betrug nur etwa ein Viertel der vorjährigen Ausfuhr. Die Waare, welche zur Zeit der Unruhen sich bereits in Tientsin befand oder später während der Monate September bis November hier anlangte, wurde nur zum kleineren Theil verschifft, zum grösseren Theil fand sie zu guten Preisen Abnahme seitens der Truppen der verbündeten Mächte. Die Güte der Waare war mit Rücksicht auf die lebhafte Nachfrage schlechter als in den Vorjahren. Für die chinesischen Erzeugnisse ist es überhaupt charakteristisch, dass sich ihre Güte fast ausnahmslos bei Steigerung der Nachfrage und der Preise verschlechtert, da die Händler sich unter diesen Voraussetzungen bei der Auswahl und Zusammensetzung der Waare nicht schwierig zeigen, sondern Alles schnell in den Markt zu bringen versuchen.

Schafsdecken. Der Artikel wurde im Berichtsjahre nur wenig begehrt. Der Markt war schwach und die Ausfuhr verschwindend klein. Sie belief sich auf 5125 Stück, gegen 129.872 im Vorjahre.

Hundefelle und Hundefelldecken. In Europa und Amerika zeigte sich einige Nachfrage. Da die Zufuhren nach Tientsin indess gering und von schlechter Beschaffenheit waren, so gelangten nur 1300 Stück, gegen ungefähr 91.899 im Vorjahre, zur Ausfuhr. Im Herbst trafen noch einige Sendungen aus dem Innern hier ein. Sie wurden indess nicht mehr verschifft, sondern blieben hier liegen. Aus Niutschwang, das die besten und dicksten Hundefelle der Mandschurei ausführt, konnte mit Rücksicht auf die Wirren keine Waare hieher gesandt werden.

Feine Rauchwaaren. Das Hauptgeschäft in feinen Rauchwaaren findet hier in den Monaten August, September und October statt. Es wurden im Berichtsjahre zwar bis zum Monat Juni wesentlich grössere Verladungen als während des gleichen Zeitraumes im Jahre 1899 gemacht. Diese Verschiffungen spielten indess im Verhältniss zu der sonst üblichen Gesammtausfuhr nur eine geringe Rolle. Der Ausbruch der Unruhen im Juni bereitete dem Geschäft einen erheblichen Abbruch. Die Preise gingen in die Höhe. Da die Vorräthe indess in London nicht unbedeutend waren und der durch die Mode bedungene Bedarf sich in bescheidenen Grenzen hielt, so konnten sich die europäischen Käufer erfolgreich gegen die höheren Forderungen der Ausfuhrhändler ablehnend verhalten. Nach Eintritt etwas ruhigerer Verhältnisse wurden gegen Ende des Jahres noch die in Tientsin und seiner nächsten Umgegend lagernden Vorräthe verschifft.

Thibetanische Lammfelle. Obgleich am Ende des Jahres 1899 grosse Mengen des Artikels von Tientsin abgegangen waren, stiegen dennoch bereits im Juni 1900 die Preise für mittlere und geringe Waaren ganz erheblich und sind auch seither im Steigen geblieben. Die feineren und feinsten Sorten sind von dieser Preiserhöhung wenig berührt worden, wiewohl gerade diese Sorten in London sehr knapp geworden sein sollen. Die Mode begünstigt diese Artikel nicht in gleichem Maasse wie früher, während die Kürschner für ihren Bedarf noch anscheinend gut versehen sind.

Thibetanische Lammfellkreuze und Röcke. In dem Artikel wurde ein befriedigendes Geschäft gemacht. Die Preise waren 15—20 Percent höher als im Vorjahre. Mit Rücksicht auf das warme Wetter, das während des Monates December 1900 in Europa herrschte, wurde hier eine Abnahme der Nachfrage und ein Niedergang der Preise befürchtet. Der Anfangs Jänner 1901 eingetretene Frost hat die Marktlage indess wiederum gefestigt, so dass auch für die Zukunft Vertrauen in den Artikel gesetzt wird. Wie bei den thibetanischen Lammfellen wurden auch bei der vorliegenden Waare die mittleren und geringen Sorten in erster Linie durch die Preissteigerung berührt.

Mongolische Lammfelle und Kleider. Für grössere Felle zeigte sich Nachfrage zu 5 Percent besseren Preisen als im Vorjahre. Für andere Waare schien dagegen kein Bedarf vorzuliegen.

Slinkfelle und Kreuze. Die Preise gingen für die feinere Waare um 15 Percent im Vergleiche zum Vorjahre in die Höhe, für geringere Sorten war kein Bedarf vorhanden.

Zickelfellkreuze. Flache schwarze Kreuze bester Sorte wurden verlangt und erbrachten 15—20 Percent höhere Preise als im Vorjahre. Andere Sorten waren schwer verkäuflich.

Kolinskifelle. Für grosse Felle wurden gute Preise gezahlt, kleinere Felle fanden wenig Beachtung.

Murmelthierfelle. Die Nachfrage war lebhaft. Diese Felle scheinen, wohl ihrer bisherigen Billigkeit halber, sich zunehmender Beliebtheit zu erfreuen. Die Preise gingen daher im Berichtsjahre in die Höhe.

Zobelfelle. Die Ausfuhr des Berichtsjahres zeigte sowohl qualitativ wie quantitativ einen grossen Rückgang gegen das Jahr 1899. In dem letzten Jahre waren recht bedeutende Partien guter Waare an den Markt gebracht worden, für welche die Händler günstige Preise erhielten. Wiewohl im Berichtsjahre die Güte nicht annähernd der des Vorjahres entsprach, verlangten die Chinesen dennoch viel höhere Preise. Die geringen Verschiffungen waren daher von mässiger Beschaffenheit und verhältnissmässig theuer. Die Preise in Europa blieben unverändert. Ein Theil der für Tientsin bestimmt gewesenen Zufuhr scheint auf dem Wege hieher von Boxern geraubt worden zu sein, ein anderer Theil dürfte wohl noch im Innern versteckt gehalten werden.

Rindshäute. Die Ausfuhr des Berichtsjahres war gering. Die Waare ging in der Hauptsache nach London und gelangte dort zur Versteigerung. Der Beschaffenheit nach reichten die hier angebotenen Rindshäute gerade an die in Hankau gehandelte Waare heran, übertrafen die letztere indess im Gegensatz zu der Ausfuhr früherer Jahre in keinem Falle. Die Preise waren 6 - 8 Percent höher als im Vorjahre und hielten sich auf ungefähr 27 Tientsin-Taels per Picul. Ungeachtet der bestehenden Transportschwierigkeiten trat die mandschurische Waare hier mit der übrigen Zufuhr in lebhaften Wettbewerb ein, die besonders bei den schweren und besten Sorten der in Tientsin angebotenen Waaren empfunden wurde.

Schweineborsten. Die Preise hielten sich zu Anfang des Berichtsjahres in Europa und Amerika auf gleicher Höhe wie Ende 1899. Als im Juni der Unruhen wegen die Zufuhren knapp wurden, gingen sie herauf. Am Schluss des Berichtsjahres rechnete man, in der Annahme, dass die kriegerischen Unternehmungen in Nordchina alsbald beendigt sein und daher grosse im Innern angehäufte Vorräthe hier zum Verkauf gelangen würden, auf einen Niedergang der Preise. Der Markt bleibt indess von Vorräthen entblösst und zeigt, da nur geringe Zufuhren erwartet werden, eine gegentheilige Neigung.

Rosshaar. Das Geschäft in diesem Artikel verlief bis zum Ausbruch der Unruhen befriedigend. Im Sommer lag es gänzlich danieder. Als im Herbste Verschiffungen wieder möglich geworden waren, zeigte sich der Markt in Europa sehr ungünstig. Die Aussichten für 1901 scheinen sich gebessert zu haben, da die heimischen Vorräthe inzwischen fast gänzlich in den Verbrauch übergegangen sind. Die chinesischen Händler versuchen, in diesem Artikel, ebenso wie in den Borsten, bei der Packung des Rohmaterials zu betrügen. Der hiesige Einkäufer und der Ausfuhrhändler haben daher mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen, um werthloses und todtes Haar sowie Schmutz und Metalltheile von den Packungen auszuschliessen. In den letzten Jahren hat man in Europa häufig Schweineborsten, sofern sie zu theuer einstanden, für gewisse Zwecke durch Rosshaar zu ersetzen versucht, indem man schwarzes und auch weisses Rosshaar in bestimmten Längen schnitt.

Entenfedern. Der Artikel hat für Tientsin nur geringe Bedeutung. Seine Ausfuhr belief sich im Berichtsjahre auf 1000 Piculs. Das Geschäft kann mit Rücksicht darauf, dass es überhaupt nur während dreier Monate möglich war, als befriedigend bezeichnet werden.

Schmuckfedern. Sie wurden im Berichtsjahre nur in sehr geringem Umfange ausgeführt und bestanden in der Hauptsache in Reiherfedern. In anderen Federn kann auch für die Zukunft ein lebhaftes Geschäft nicht erwartet werden, da gute Sorten hier nicht vorhanden sind und die von den chinesischen Händlern verlangten Preise in keinem Einklange mit der Werthschätzung der Waare auf den heimischen Märkten stehen.

Strohgeflechte. Das Frühjahrsgeschäft verlief sehr flott, und auch für ein ferneres reges Geschäft waren die besten Aussichten vorhanden. Es ist daher wohl mit Sicherheit anzunehmen, dass, falls die Unruhen nicht ausgebrochen wären, das Geschäft des Jahres 1900 einen ausgezeichneten Verlauf genommen haben würde; nach der Zollstatistik belief sich die Ausfuhr in Strohgeflechten bis zum 15. Juni des Berichtsjahres auf 14 436 Ballen, gegen 7310 Ballen während des gleichen Zeitraumes im Vorjahre. Durch die Wirren wurden alle weiteren Zufuhren für den Sommer unmöglich gemacht.

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER.

DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE
VORMALS CH. REISSER & M. WERTHNER.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Giltig ab 1. October 1901. **FAHRPLAN.** Giltig ab 1. October 1901.

S. Z. 4/a I. II. III.	S. Z. 4 I. II. III.	P. Z. 14 I. II. III.	S. Z. 4/c Schl. I.	P. Z. 8 I. II. III.	P. Z. 12 I. II. III.	S. Z. 2/b I. II.	S. Z. 2 I. II. III.	P. Z. 10 I. II. III.	S. Z. 6 I. II. III.			S. Z. 3/c I.	P. Z. 13 I. II. III.	S. Z. 3 I. II. III.	S. Z. 3/a I. II. III.	P. Z. 7 I. II. III.	P. Z. 9 I. II. III.	S. Z. 5 I. II. III.	S. Z. 1b I. II.	S. Z. 1 I. II. III.	P. Z. 11 I. II. III.
740	815	910	1125	110	430	700	825	840	945	ab	**Wien** (Südbahnhof)	an	600	753	850	945	635	405	830	645	915	105
e810	.	948	.	e144	508	.	e856	936	.	an	**Baden**	an	.	714	.	914	559	330	.	.	a848	1227
834	902	1032	1217	211	537	751	924	1021	1036		**Wiener-Neustadt**		507	629	758	852	522	259	731	555	821	1152
1012	1038	1253	151	422	752	930	1109	1238	1210		**Semmering**		353	429	646	731	319	101	616	441	708	1002
1035	1059	123	212	454	821	951	1130	129	1231		**Mürzzuschlag**		327	352	620	700	231	1218	550	412	637	925
1107	1231	.	.	606	.	.	.	.	.		**Neuberg**		.	256	256	616	.	1119	.	.	530	.
1119	.	238	.	609	931	.	.	259	.		**Kapfenberg**		.	222	.	537	1247	1021	.	.	.	816
143	.	.	.	836	.	.	.	.	.		**Au-Seewiesen**		.	1150	.	405	.	.	.	.	.	515
1126	1143	243	259	620	938	1039	1218	308	115		**Bruck a. d. M.**		237	215	523	550	1235	1007	451	314	534	809
1145	.	343	320	819	1051	1218	.	415	.		**Leoben**		210	140	.	520	1119	911	.	.	435	619
235	.	806	.	.	.	.	.	950	.		**Eisenerz**		1022	1022	.	1022	525	558	.	.	.	.
216	.	†556	.	.	141	214	.	703	.		**Selzthal**		†1030	†1030	.	231	835	.	.	.	235	235
.	.	352	.	.	812	812	.	535	.		**Wörgl**		1201	1201	.	.	1050	.	.	.	743	743
.	.	525	.	.	920	1016	.	735	.		**Innsbruck**		1025	1025	.	.	900	.	.	.	635	635
427	.	1027	726	.	637	718	.	1120	.		**Villach**		958	552	.	1220	451	.	.	.	928	.
1100	.	.	120	.	.	215	.	1027	.		**Venedig**			.	.	445	512	.	.	.	210	.
	1215	430		818	1100	1139	120	504	213		**Graz**			1235	420		1008	805	319	207	431	613
	150	639		1028		.	.	658	.		**Spielfeld**			1013	320		816	601	.	.	.	
	432	756		.		.	.	813	.		**Purkla** (Gleichenb.)			.	1031		517	418	.	.	.	
	630	.		.		.	.	1017	.		**Luttenberg**			.	840		310	.	.	.	.	
	214	715		1112		1253	236	741	328		**Marburg** (Hptbhf.)			910	256		740	537	230	1250	310	
	645	1132		.		.	617	108	617		**Klagenfurt**			545	1009		218	1148	1148	735	1148	
	815	101		.		.	712	237	712		**Villach**			.	835		1245	1056	1056	513	1056	
	103	738		.		.	1046	721	1046		**Toblach**			.	.		714	747	747	101	747	
	600	1203		.		.	145	1116	145		**Bozen-Gries**			.	.		1245	419	419	840	419	
	745	155		.		.	300	.	300		**Meran**			.	.		.	301	301	640	301	
	744	130		.		.	313	.	313		**Trient**			.	.		1058	248	248	721	248	
	829	212		.		.	357	.	357		**Mori**			.	.		957	213	213	641	213	
	950	329		.		.	509	.	509		**Arco**			.	.		818	1254	1254	.	1234	
	1008	346		.		.	526	.	526		**Riva**			.	.		736	1237	1237	.	1237	
	1026	420		.		.	605	.	605		**Verona**			.	.		635	1155	1155	455	1155	
	239	751		1209		.	305	828			**Pragerhof**			851	229		653	432		.	238	
	318	853		349		.	349	939			**Pettau**			722	145		529	156		.	156	
	344	944		140		209	412	1003			**Cilli**			728	129		521	250		1131	133	
	416	1019		224		239	442	1042			**Steinbrück**			658	1257		440	205		1101	100	
	748	.		.		.	724	420			**Agram**			.	750		1254	940		.	940	
	533	1157		431		350	553	1243			**Laibach**			520	1129		251	1215		932	1151	
	726	320		723		541	743	323			**St. Peter in Krain**			243	952		1240	914		818	1015	
	937	.		917		917	917	.			**Abbazia-Matt.**			.	808		.	531		531	823	
	938	.		938		938	938	.			**Fiume**			.	742		.	500		500	752	
	1110	.		100		.	100	915			**Pola**			.	520		.	200		200	615	
	834	520		942		642	900	451			**Nabresina**			1237	812		1051	715		706	850	
	.	1017		630		*1047	.	930			**Venedig** via Cerrignano			.	.		525	1020		1020	.	
	1000	846		1118		846	1008	634			**Görz**			.	705		925	524		524	657	
	1152	.		616		.	210	1105			**Venedig** via Cormons			.	1135		445	1035		1035	210	
	559	.		205		.	559	205			**Bologna**			.	630		205	450		450	1035	
	1045	.		634		.	1045	634			**Florenz**			.	300		910	1030		1030	610	
	610	.		110		.	610	110			**Rom**			.	930		230	940		940	1110	
	136	.		635		.	136	635			**Neapel**			.	1105		853	1105		1105	235	
	1159	.	610	1125		.	735	615			**Mailand**		1050	.	610		1125	.		.	735	
	1150	.	915	1150		.	1155	1012			**Genua**		700	.	1115		645	.		.	305	
	519	.	212	.		.	1018	625			**Nizza**		1118	.	1215		1000	.		.	315	
	900	615		1025		710	940	535		an	**Triest**	ab		1130	800		955	600		635	815	
				650	1050	1130	215	530	740	ab	**Wien** (Südbahnhof)	an	835	952	140	507	535	935	1150		
				922	1252	300	511	805	1040	an	**Sopron**	an	601	723	1102	120	330	627	822		
				1055	207		715	946	1235		**Szombathely**		400	530	900		219	441	643		
				135	408		1022		345		**Nagy-Kanizsa**		1230		600		1220	200			
				815	845				919		**Zágráb**		739				707	.			
				410	648				711		**Barcs**		956				850	1110			
				1000	-				120	an	**Pakrácz**	ab	250					600			

Die **Nachtzeiten** von 6⁰⁰ Abds. bis 5⁵⁹ Früh sind durch **Unterstreichen** der Minutenziffern bezeichnet.

Expresszug Wien—Nizza via Leoben-Villach-Pontebba v. 15. Nov. bis 20. April täglich. Anschluss von St. Petersburg und Warschau in Wien jeden Dienstag.

Expresszug Nizza—Wien via Pontebba-Villach-Leoben vom 16. Nov. bis 30. Aug. täglich. Anschluss nach St. Petersburg—Warschau in Wien jeden Donnerstag.

Die links von den Stationsnamen stehenden Zeitangaben sind von oben nach unten, die rechts stehenden von unten nach oben zu lesen.

† Jeden Donnerstag, Sonn- und Feiertag. * Kürzeste Verbindung Wien-Venedig.

Speisewagen: Wien-Leoben-Nizza bei den Expresszügen Nr. 4/c und 3/c von Mitte November bis Ende April.

Schlafwagen (I. Classe): Calais-Ostende-Wien-Triest (Wien ab 7⁰⁰, Wien an 6¹⁵), Wien-Abbazia-Fiume via St. Peter (Wien ab 8²⁵, Wien an 9¹⁵), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala (Wien ab 9⁴⁵, Wien an 8³⁰).

Directe Wagen (I., II. Classe): Wien-Leoben-Venedig-Mailand, Wien-Leoben-Glandorf-Klagenfurt und Wien-Pontafel (auch III. Classe) (Wien ab 7⁴⁰, Wien an 9¹⁵), Wien-Pontafel (Wien ab 8¹⁰, an 6³⁵), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala, Wien-Marburg-Meran (Wien ab 9⁴⁵, Wien an 8²⁰), Wien-Abbazia, Fiume (Wien ab 8¹⁵, 8²⁵, Wien an 8³⁰, 9¹⁵), Wien-Görz-Cormons, Wien-Pola (Wien ab 8¹⁵, Wien an 8³⁰), Wien-Cormons-Udine (Wien ab 8²⁵, Wien an 9¹⁵), Wien-Sopron-Pécs (Wien ab 7¹⁰, Wien an 8⁵³), Wien-Sopron-Zákány-Zagráb (M. Á. V.) und Wien-Sopron-Zákány-Barcs (auch III. Classe) (Wien ab 10⁵⁰, Wien an 5³⁵), Wien-Sopron-Eszék (Wien ab 6⁵⁰, 9³⁵).

Fahrpläne sämmtlicher Linien im Taschenformat sind bei den Bahnhof-Cassen, jene für die Wiener Localstrecken auch in den Tabak-Trafiken käuflich zu haben.

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements

WIEN

II., Czerningasse Nr. 3, 4, 5 und 7

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für Petroleum, Gas, Oel und elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher gratis und franco.

Export nach allen Weltgegenden.

Soeben erschienen:

Zoll-Compass 1900/1901

II. Theil

enthaltend die Zolltarife von

Kreta, Malta, Montenegro, Niederlande, Norwegen, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Rumänien, Russland, Schweden, Schweiz, Serbien, Spanien und *Türkei*

nach dem Stande vom December 1900.

In den bisher erschienenen zwei ersten Theilen liegen somit die Zolltarife **sämmtlicher europäischer Staaten**, nach dem neuesten Stande redigirt, vor.

Der in Kürze erscheinende III. Theil soll die Zolltarife der wichtigsten aussereuropäischeen Gebiete zur Veröffentlichung bringen.

Das Werk wird **nur im Abonnement** auf alle drei Theile zum Preise von **18 Kronen** abgegeben. Zu beziehen durch das k. k. österr. Handels-Museum sowie durch jede Buchhandlung. — Für Deutschland alleiniger Vertrieb durch E. J. Mittler & Sohn, Berlin SW.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1901/1902.

Kürzeste und bequemste

Schnellzugs-Verbindungen.

Winter 1901/1902.

Giltig vom 1. October 1901.

Wien S.-Bhn.-Italien (Abbazia-Mattuglie-Görz-Triest).

700	815	825	ab	**Wien S.-Bhn.**	an 915 850 645
917	937	917	an	**Abbazia-Matt.**	ab 823 808 531
938	958	938		**Fiume**	752 742 500
710	930	940		**Triest**	815 800 635
846	1000	1008		**Görz**	657 705 524
*1017	.	210		**Venedig**	210 1135 *1020
.	.	735		**Mailand**	735 610
.	.	1015		**Florenz**	610 300
* Via Cervignano	.	640		**Rom**	1110 930
.	.	136	an	**Neapel**	ab 255 1105

Brenner-Route.

†1000	*1015	1025	1100	ab	**Berlin**	an 610 *815 846 †900
1216	1235	113	100		**Leipzig**	321 550 559 634
—	—	1135	1031		**Dresden**	502 — 750 —
806	841	1119	1010		**München**	505 1003 640 1047
1057	1138	239	143	ab	**Innsbruck**	an 1245 659 238 744
248	310	714	600	an	**Bozen-Gries**	ab 840 306 944 353
—	450	852	745		**Meran**	640 142 815 —
357	419	838	744		**Trient**	721 153 758 246
—	—	909	821		**Roveredo**	651 — 723 —
549	605	1102	1026		**Verona**	455 1155 450 1249
—	855	615	225		**Mailand**	1125 925 105 —
1200	—	634	603		**Florenz**	910 — 610 657
537	—	110	1125		**Rom**	230 — 1120 110
†1030	—	635	700	an	**Neapel**	ab 853 — 600 †815

* Nord-Süd-Expresszug. Zwischen Mailand und Cannes ab 1. December dreimal wöchentlich.

†) Berlin-Neapel-Expresszug verkehrt vom 16. Jänner an u. zw. Berlin-München täglich, München-Neapel jeden Montag u. Donnerstag, zurück jeden Mittwoch und Samstag.

Ostende-Wien-(Triest-)Expresszug.

täglich	1000	ab	**London**	an 450
	450		**Ostende**	950
	700		**Wien S.-Bhn.**	645
	917		**Abbazia-Matt.**	531
	938	an	**Fiume**	ab 500
	710	an	**Triest**	ab 635

täglich

Directer Schlafwagen-Verkehr nach und von Triest.

Wien-Südtirol (Meran-Arco-Riva).

945	ab	**Wien S.-Bhn.**	an 830
712	an	**Villach**	ab 1056
145		**Bozen-Gries**	419
300		**Meran**	301
318		**Trient**	249
348		**Roveredo**	222
357		**Mori**	214
509		**Arco**	1254
526		**Riva**	1237
414	an	**Ala**	ab 157

Ungarn-Tirol.

800	800	ab	**Budapest**	an 953 920
645	617	an	**Klagenfurt**	ab 1148 1009
815	712		**Villach**	1056 835
709	423		**Innsbruck**	259 .
110	950		**München**	1111 .
600	145		**Bozen-Gries**	419 .
745	300		**Meran**	301 .
744	313		**Trient**	249 .
821	348		**Roveredo**	2 2 .
829	357		**Mori**	214 .
950	509		**Arco**	1254 .
1008	526		**Riva**	1237 .
846	414	an	**Ala**	ab 157 .

St. Petersburg-Wien-Nizza-Expresszug

(Wien S.-Bhn.-Nizza-Cannes).

Verkehrt von Mitte November bis Ende April.

Sonntag	910	ab	**St. Petersburg**	an 1130	Samstag
Montag	636	ab	**Warschau**	an 203	Freitag
täglich	1125	ab	**Wien S.-Bhn.**	an 600	täglich
	320	an	**Leoben**	ab 210	
	120		**Venedig**	316	
	610		**Mailand**	1050	
	222		**Nizza**	1206	
	300	an	**Cannes**	ab 1118	

täglich

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXVII. Jahrgang. WIEN, NOVEMBER 1901. Nr. 11 Beilage.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

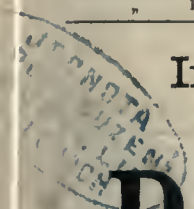
Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:

Ganzjährig K. 10·—, M. 10·—, Frs. 12·50 ohne Postversendung.
„ K. 11·20, M. 11·20, Frs. 14·— mit „

Insertionsbedingungen:

Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite K. 10·—.



Im Verlage des k. k. österr. Handels-Museums

erscheint jeden Donnerstag die volkswirthschaftliche Wochenschrift

„Das Handels-Museum“

mit der Beilage

Monats- und Quartalsberichte der k. und k. österr-ungar. Consularämter.

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd“.

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Triest—Kobe.

(Indien—China—Japan.) Sechs Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung Fiumes) am 7. der Monate Februar, März, April, November, December, Jänner (1902) über Port Saïd, Suez, Aden direct nach Colombo, dann weiter nach Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe. — Sechs weitere Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung Fiumes) am 25. der Monate April, Mai, Juni, Juli, August und September. Auf diesen Fahrten werden ausser den obengenannten auch noch die Häfen von Karachi und Bombay (zwischen Aden und Colombo) berührt.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten in den Zwischenhäfen, ausgenommen Bombay, können nach Umständen verfrüht oder verspätet werden. Der Aufenthalt in Fiume bei der Rückfahrt wird nach Massgabe der Ein- und Ausladung auf die unbedingt nothwendige Zeit verlängert oder verkürzt. Ausser den in der Fahrordnung bezeichneten Echellen können noch auf der Hin- oder Rückfahrt nach Bedarf indo-chinesische, japanische oder birmanische Häfen, sowie Manila angelaufen werden, und wird in diesem Falle die eventuelle Verzögerung nach Thunlichkeit hereingebracht werden.

Triest—Bombay.

(Directer Dienst.) Zwölf Abfahrten im Jahre von Triest, und zwar am 3. jedes Monates mit Ausnahme von Juli, ferner am 15. März, mit Berührung der Häfen von Port Saïd, Suez, Aden und Bombay. Anschluss in Bombay an die Linie Triest—Kobe. Hinfahrt in den Monaten Mai bis October. Anschluss in Bombay bei der Hinfahrt jeden 2. Monat an die Zweiglinie Bombay—Shanghai.

Anmerkung. Die Ankunft und Abfahrt in den Zwischenhäfen kann nach Massgabe der Bedürfnisse verfrüht oder verspätet werden; die Ankunft im Endhafen darf jedoch keine Verspätung erleiden.

Winterlinie **Triest—Karachi—Bombay.** Sechs Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung von Fiume) am 23. der Monate Jänner, Februar, März, October, November und December. Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden, Karachi und Bombay. Zum Theile auch Berührung der Häfen Colombo, Rangoon und Calcutta. Näheres im Fahrplane.

Triest—Rangoon—Calcutta.

Neun Abfahrten von Triest (nach Berührung Fiumes), und zwar am 15. der Monate Jänner, Februar, April, Mai, September, October, November und December und am 9. Juli, mit Berührung der Häfen Port Saïd, Suez, Aden-Colombo, Rangoon und Calcutta. Auf der Hin- und Rückfahrt reservirt sich die Gesellschaft, ausgenommen in der Hinreise im Monate August und in der Rückreise im März, das facultative Anlaufen von Häfen des Rothen Meeres, Karachi-Cochin, Coconada, Madras, und anderen Häfen der Küste von Coromendel, und auf der Rückfahrt das Anlaufen von birmanischen Häfen, sowie Alexandrien, Ancona und Venedig. Die vom 10. Juli bis 10. Jänner jeden Monat von Calcutta ausgehenden Heimfahrten werden von den Schiffen der Linie Triest—Kobe, und die vom 18. December und 18. Jänner durch die in den Wintermonaten verkehrenden Dampfer, welche die Winter-Extrafahrt Triest—Karachi—Bombay besorgen, vollführt. Im Bedarfsfalle können die Ankünfte und Abfahrten von Calcutta verfrüht oder verspätet werden.

Zweiglinie Bombay—Shanghai.

Sechs Abfahrten von Bombay im Jahre 1901, und zwar am 23. der Monate Februar, April, Juni, August, October und December. Lauft die Häfen Singapore, Hongkong und Shanghai an, ebenso auf der Rückfahrt — Die Ankünfte und Abfahrten in allen Echellen können mit Rücksicht auf die Erreichung der Anschlüsse verfrüht oder verspätet werden.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eillinie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Donnerstag 8½ Uhr Früh, in Cattaro Freitag 11¼ Uhr Vorm., berührt: Pola, Zara, Spalato, Gravosa.

Retour ab **Cattaro** Freitag 1 Uhr Nachm., in Triest Samstag 4¾ Uhr Nachm., berührt auf der Rückfahrt Lussinpiccolo.

Anschluss in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Bari.**

Anmerkung. Anschluss in **Triest:** auf der Ausfahrt an den um 7 Uhr 10 Min. Früh ankommenden neuen Wiener Schnellzug und auf der Rückfahrt an die von **Triest** um 5½ Uhr Nachm. nach Italien, Schweiz etc., und um 6 Uhr 35 Min. nach **Wien** fahrenden Schnellzüge. In **Pola** Anschluss bei der Ausfahrt an den um 1 Uhr Nachm. aus Wien ankommenden Zug.

Linie Triest—Metkovich *A.*

Ab **Triest** jeden Mittwoch 8½ Uhr Früh, in Metkovich Freitag 4½ Uhr Nachm., berührt: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Geisa, S. Martino, Macarsca, Gvadaz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in Triest Dienstag 1½ Uhr Nachm.

Anschluss in **Pola** auf der Hinfahrt an die Linie **Pola-Zara** und in **Spalato** an die Hinfahrt der beschleunigten Eillinie **Triest-Cattaro.**

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an den Wienerzug.

Anmerkung. Auf der Hinfahrt wird vom 1. März bis Ende September facultativ der Hafen von Drace angelaufen.

Linie Triest—Metkovich *B.*

Ab **Triest** jeden Samstag 8½ Uhr Früh, in Metkovich Montag 5 Uhr Nachm., berührt: Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Rogosinzza, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Almissa, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Triest Freitag 6 Uhr Abends.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Zara** an die Rückfahrt der Linie **Pola-Zara.**

Linie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Freitag 8½ Uhr Früh, in Spizza darauffolgenden Mittwoch 11 Uhr Vorm., berührt: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto-Risano, Perzagno, Cattaro, Budua.

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch 11½ Uhr Vorm., in Triest darauffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung. Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Megline angelegt. Nach Bedarf wird der Dampfer bei Zulass der Witterung **Castellastua** anlaufen.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an den Zug nach Wien.

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 8½ Uhr Früh, in **Cattaro** Donnerstag 7½ Uhr Abends, berührt: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina Curzola, Gravosa, Castelnuovo, Teodo und Risano.

Retour ab **Cattaro** jeden Montag 10 Uhr Vorm., in **Triest** Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie **Pola—Zara.**

Anmerkung. Diese Linie wird von **Cattaro** nach **Bari, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu** und **Santa Maura** verlängert. Auf der Rückfahrt von **Bari** Anschluss nach Dalmatien mit der rückkehrenden **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch 3½ Uhr Nachm., in Zara Donnerstag 6 Uhr Nachm., berührt: Cherso, Rahaa, Malinasca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione, Porto Manzo.

Retour ab **Zara** Sonntag 4 Uhr Früh, in Pola Montag 3½ Uhr Früh.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag um Mitternacht. Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Mittwoch und Freitag.

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eillinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Donnerstag 11½ Uhr Vormittag, in Alexandrien Montag 6 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 3 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen Linie A.**

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom October bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende September.

Ab **Alexandrien** Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel den übernächsten Montag 4 Uhr Früh über Port Saïd, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersina, Rhodus, Khios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Vormittags.

Anschlüsse: In **Alexandrien** an die Eillinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in **Smyrna** auf der Hinfahrt an die Griechisch-Orientalische Linie A und B Rückfahrt nach Syra und Piräus (in den Monaten April bis Ende September nur mit der Linie B), sowie an die **Thessalische** Linie B (Rückfahrt) nach **Candien, Cerigo** etc.

*) Am 1., 8., 15., 22. und '29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3. und 17. September, 1., 8., 15., 22. und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

**) Am 6., 13., 20. und 27. Jänner, 3., 10., 17. und 24. Februar, 3., 10., 17., 24. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23. Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 6., 13., 20. und 27. October, 3., 10., 17. und 24. November, 1., 8., 15., 22. und 29. December.

Eillinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag 11¼ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 10 Uhr Vorm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschlüsse in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt an die Rückfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Albanien** und **Dalmatien**, in **Corfu** auf der Rückfahrt an die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch—Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt an die **Thessalische** Linie A (Rückfahrt).

Directe Thessalische Linie.

(Vom 1. October bis 31. März jede zweite Woche.)

Von **Triest** ab Mittwoch*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel Donnerstag 4 Uhr Früh, über Corfu, Piräus, Salonich, Dardanellen, Rodosto; Rückfahrt von **Constantinopel** Samstag**) 11 Uhr Vorm.; in Triest nächsten Dienstag Mittag.

*) Am 16. und 30. Jänner, 13. und 27. Februar, 13. und 27. März, 10. April, 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 18. December.

**) Am 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. April, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

Thessalische Linie *A.**)

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag**) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6½ Uhr Früh, über Fiume, Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt jeden zweiten Samstag***) 8 Uhr Früh, in Triest zweitnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie B in derselben Richtung und auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Griechisch-Orientalischen** Linie **B**; in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa.**

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien.**

**) Am 3., 17. und 31. Jänner, 14. und 28. Februar, 14. und 28. März, 11. und 25. April, 9. und 23. Mai, 6. und 20. Juni, 4. und 18. Juli, 1., 15. und 29. August, 12. und 26. September, 10. und 24. October, 7. und 21. November, 5. und 19. December.

***) Am 5. und 19. Jänner, 2. und 16. Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

Thessalische Linie *B.*

Winterlinie vom 1. October bis 31. März.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel übernächsten Donnerstag 6 Uhr Vorm., berührt: Durazzo, Valona, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., an **Triest** zweitnächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel - Odessa.**

*) Am 10. und 24. Jänner, 7. und 21. Februar, 7. und 21. März, 3., 17. und 31. October, 14. und 28. November, 12. und 24. December.

**) Am 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Thessalische Linie *B.*

Sommerlinie vom 1. April bis 30. September.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh: über Durazzo, Valona, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel****) jeden zweiten Samstag 8 Uhr Früh, an **Triest** zweitnächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest-Constantinopel**, sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung: in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel-Odessa.**

*) Am 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5. und 19. September.

**) Am 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. September.

Griechisch-Orientalische Linie *A.**)

Ab **Triest** jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., in Smyrna Montag 5 Uhr Früh, berührt Fiume, Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè. Rückfahrt von Smyrna jeden zweiten Samstag***) 3 Uhr Nachm., in Triest den zweitnächsten Sonntag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In Piräus an die Eillinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Hinfahrt nach den Häfen Syriens und Caramaniens (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt).

NB. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eillinie Triest—Alexandrien.

**) Am 13. und 27. Jänner, 10. und 24. Februar, 10. und 24. März, 7. und 21. April, 5. und 19 Mai, 2., 16. und 30. Juni, 14. und 28. Juli, 11. und 25. August, 8. und 22. Sept., 6. und 20. October, 3. und 17. November, 1., 15., 22. und 29. December.

***) Am 12. und 26. Jänner, 9. und 22. Februar, 9. und 23. März, 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. Sept., 5. und 19. October, 2., 16. und 30. Nov., 14. und 28. Dec.

Griechisch-Orientalische Linie *B.**)

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., über Smyrna nach Constantinopel, dort an den zweiten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührt: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt jeden zweiten Montag***) 4 Uhr Nachm., an in Triest zweitnächsten Sonntag 8 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten December, Jänner und Februar wird die Linie nur bis Smyrna geführt.

Anschlüsse: In **Piräus** an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, überdies auf der Hinfahrt an die Thessalische **Linie A**, Rückfahrt nach Candien etc.; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische **Linie B**, Rückfahrt), sowie in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel-Odessa.**

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien.**

**) Am 6. und 20. Jänner, 3. und 17. Februar, 3., 17. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23. Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 13. und 27. October, 10. und 24. November, 8. und 22. December.

***) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Febr., 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29. Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Linie Constantinopel—Batum.

Wöchentlich vom October bis Ende März, vierzehntägig vom April bis Ende September.

Von **Constantinopel** ab Samstag*) 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, über Ineboli, Samsun, Kerasunt, Trapezunt, Rizeh; Rückfahrt von **Batum** Freitag**) 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

*) Am 5., 12., 19. und 26. Jänner, 2., 9., 16. und 23. Februar, 2., 9., 16., 23. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 5., 12., 19. und 26. October, 2., 9., 16., 23. und 30. November, 7., 14., 21. und 28. December.

**) Am 4., 11., 18. und 25. Jänner, 1., 15., 18. und 22. Februar, 1., 8., 15., 22. und 29. März, 12. und 26. April, 10. und 24. Mai, 7. und 21. Juni, 5. und 19. Juli, 2., 16. und 30. August, 13. und 27. September, 4., 11., 18. und 25. October, 1., 8., 15., 22. und 29. November, 6., 13., 20. und 27. December.

Linie Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm., in Odessa Samstag 7 Uhr Früh; Rückfahrt von **Odessa** jeden Montag 3 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 7 Uhr Früh.

Linie Constantinopel—Costanza.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 3½ Uhr Nachm., in **Costanza** Montag 5½ Uhr Nachm.; über **Burgas** (auf der Rückfahrt auch Varna); Rückfahrt von **Costanza** jeden Montag 8½ Uhr Abends, in **Constantinopel** Donnerstag 7 Uhr Früh.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** jeden Sonntag 6 Uhr Früh, in Pravesa 5 Uhr Nachm.: über Sajada, Parga, Sta. Maura.

Rückfahrt von **Prevesa** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Corfu 6 Uhr Abends.

Anschluss in Corfu auf der Rückfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel.

Linie Constantinopel—Braila *A.*

Von **Constantinopel** jeden zweiten Mittwoch*) 2 Uhr Nachm., in Galatz Montag 7 Uhr Früh; über Varna, Costanza, Sulinà and Braila. Rückfahrt von Galatz jeden zweiten Mittwoch**) 7½ Uhr Früh, in Constantinopel Freitag 11 Uhr Vormittag.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel.

*) Am 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15. und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4. und 18. September, 2., 16. und 30. October, 13. und 27. November, 11. und 25. December.

**) Am 13. und 27. März, 10. und 24. April, 8. und 22 Mai, 5. und 19. Juni, 3., 17. und 31. Juli, 14. und 28. August, 11. und 25. Sept., 9. und 23. October, 6. nnd 20. November, 4. und 18. December.

Linie Constantinopel—Braila *B.*

Von **Constantinopel** jeden zweiten Donnerstag*) 2 Uhr Nachm.; in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, über Varna, Costanza, Sulinà. Braila. Rückfahrt von Galatz jeden zweiten Donnerstag**) 7½ Uhr Früh; in Constantinopel Samstag 11 Uhr Vormittag.

*) Am 28. Februar, 14. und 28. März, 11. und 25. April, 9. und 23. Mai, 6. und 20. Juni, 4. und 18. Juli, 1., 15. und 29. August, 12. nnd 26. September, 10. und 24. October, 7. und 21. November, 5. nnd 19. December.

**) Am 7. und 21. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5. und 19. Sept., 3., 17. und 31. October, 14. und 28. November, 12. und 26. December.

Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumazvorkehrungen.

November 1901. Nr. 11.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K. = 10 Mark.

INHALT: Russland und England in Persien. — Der Handel mit China. — Das chinesische Schlussprotokoll. — Gaza. — Der Handel von Hankow. — Der Handel Britisch-Ostindiens im ersten Semester des Amtsjahres 1901—1902. — Chronik. — Miscellen: Die Nilreservoirs. — Die Schwierigkeiten einer Münzreform in China. — Die Kohlenfelder Chinas. — Die Landwirthschaft Thessaliens. — Die Lage in Alaska. — Literatur.

RUSSLAND UND ENGLAND IN PERSIEN.

Die seit mehreren Wochen immer wiederkehrende Meldung von einer Verschwörung gegen den Schah und seinen Grossvezier und von Unruhen in Teheran lässt sich nun nicht mehr, wie dies schon geschehen ist, auf gegenstandslose Gerüchte und Uebertreibungen zurückführen. Gewiss ist, dass hochstehende Persönlichkeiten, nächste Verwandte des Schah, hohe Würdenträger, Geistliche und zahlreiche gebildete junge Leute verhaftet und theilweise auch schon bestraft worden sind, weil sie an einer regierungsfeindlichen Agitation theilgenommen oder sie geleitet haben, und es fragt sich nur, was den Verschwörern Grund zur Unzufriedenheit gegeben hat. Mag auch die Abneigung vor gewissen Reformen, die von der persischen Regierung in Aussicht gestellt oder auch schon in Angriff genommen wurden, in weiteren Kreisen der Bevölkerung Persiens eine Missstimmung erzeugt haben, so weist doch der Umstand, dass die der Verschwörung beschuldigten und überführten Personen durchwegs den gebildeten Classen angehören, darauf hin, dass es sich um die Stellungnahme gegen eine Sache handelt, zu deren Würdigung das Verständniss der unteren Volksclassen nicht ausreicht. So darf die regierungsfeindliche Bewegung weniger auf socialpolitische und volkswirthschaftliche Beweggründe zurückgeführt werden, die Allen unmittelbar verständlich sind, als auf politische Motive feinerer Natur, und es ist wohl richtig, dass die Bewegung gegen den Grossvezier Stimmung mache, weil er, wie erklärt wurde, den Norden Persiens an Russland verkauft und im Begriffe stehe, auch den Süden des Reiches auszuliefern. Allerdings kommt dabei weniger die Person des Grossveziers in Betracht als die Sache, und die allgemeine Ansicht der Perser geht auch dahin, dass es sich hiebei nicht um einen Kampf der Patrioten und Nationalisten mit der Partei des Grossveziers, sondern vielmehr um einen Kampf des englischen Einflusses gegen den russischen handle. Dass alle sogenannten Patrioten eifrige Anhänger Englands sind, ist freilich eine ziemlich gewagte und wohl nur auf englische Inspiration zurückzuführende Behauptung, und es liesse sich die derzeitige Lage der Dinge in Persien gewiss viel treffender mit der Erklärung bezeichnen, dass England die Patrioten gegen Russland ausspielt und dass diese sich in Rücksicht auf den immer mehr überhandnehmenden und unangenehm fühlbar werdenden Einfluss Russlands in und auf Persien auch gern gegen Russland ausspielen lassen. Im Grunde sind es also nicht die Perser, sondern die Engländer, die sich gegen das Ueberhandnehmen des russischen Einflusses in Persien auflehnen. Gute Gründe dazu hätten Beide wohl schon viel früher gehabt, und wenn dies gerade heute mit allem Nachdruck geschieht oder geschehen soll, so weist dies eben darauf hin, dass die erfolgreiche Rivalität Russlands in Persien den Engländern unerträglich zu werden angefangen hat.

Dass das russische Auftreten in Persien, das heisst nämlich die russischen Erfolge, nur die natürliche Folge der Haltung der britischen Regierung sei, indem diese Russland gestattete, die persische Anleihe von 1898 zu erlangen, die, wenn die britische Regierung gewollt hätte, von britischen Capitalisten gesichert worden wäre, dieser Vorwurf, der von der „Times“ in jüngster Zeit erhoben wurde, ist nur zu ganz geringem Theile gerechtfertigt. Lange vor dem Jahre 1898 hat England in Persien schon Vieles versäumt, und selbst mit dem Einsatze seiner ganzen Energie, durch mittelbares oder unmittelbares Eingreifen in Persien wird England seine Versäumnisse nicht mehr wettmachen können. Schon die Grenznachbarschaft Russlands mit Persien sichert jenem eine bevorzugte Stellung, aus welcher es durch England nicht so leicht verdrängt werden kann, und die nun schon historisch gewordenen guten Beziehungen zwischen den Beherrschern von Persien und von Russland sind den russischen Plänen überdies auch stets moralisch förderlich gewesen. Und Russland hat es von jeher verstanden, diese seine Vortheile auszunützen, während England unbekümmert und unthätig daneben stand. England pochte auf seine commercielle Ueberlegenheit und versah sich einer Ueberflügelung durch Russland auf dem Wege des Handels nicht im Geringsten; und doch legte Russland in kluger Berechnung das Schwergewicht seiner Bestrebungen auf die Lösung wirthschaftspolitischer Fragen, und bald war es ihm gelungen, die Engländer auf diesem Wege zu überholen. Nachdem die Russen im Jahre 1888 die Eisenbahn bis Samarkand fertiggestellt hatten, zogen sie in Meschhed, der Hauptstadt der persischen Provinz Chorassan, ein, und um den Handelsverkehr zu heben, erwirkten sie es, dass die persische Regierung eine gute Wagenstrasse baute, die Meschhed mit Aschkabad, der Hauptstadt von Transkaspien, verband; damit war Chorassan, wo vordem der britische Handel überwiegend war, dem russischen Handel gewonnen und so ganz unter russischen Einfluss gestellt, dass Russland, um den britischen Handel vollständig lahmzulegen, die Einfuhr aller anglo-indischen Güter mit Ausnahme einiger Artikel in Chorassan verbieten konnte und auch verbot. Mit diesem Vorstosse von unmittelbar praktischer Bedeutung liess es sich Russland aber keineswegs genügen, sondern es sicherte sich auch in aller Stille in Persien Rechte, deren Durchführung von der grössten wirthschaftlichen Bedeutung sein wird. Durch einen besonderen Vertrag mit Persien erwarb Russland im Jahre 1890 das alleinige Recht, in den nächsten zehn Jahren in Persien Strassen und Eisenbahnen zu bauen, und nach Ablauf dieser Frist wurde dieser Vertrag trotz aller Einwendungen von

englischer Seite verlängert. Der Vortheil, den Russland damit erreicht hat, hat sich zwar noch nicht positiv fühlbar machen können, weil Russland von dem Rechte, Eisenbahnen zu bauen, noch keinen Gebrauch gemacht hat, doch schon werden die ersten Schritte hiezu gethan, denn Russland hat sich nun entschlossen, sofort mit dem Bau der Eisenbahnlinie Aschkabad—Meschhed zu beginnen, und die Linie ist auch schon abgesteckt worden. Das ist nur ein kleiner Anfang, aber es ist auch gewiss, dass dem Bau der Linie Aschkabad—Meschhed die Errichtung anderer Eisenbahnlinien, je nachdem sie Russland für zweckmässig oder nothwendig halten wird, folgen wird. Aus der Fülle von Eisenbahnplänen, die Russland ins Auge gefasst hat, nennen wir nur den Plan einer Linie, die, von einem Punkte der transkaspischen Bahn ausgehend, Persien durchqueren und bis an den Persischen Meerbusen führen soll, eine Linie Asterabad—Meschhed—Nazirabad—Bender-Abbas, auch Ispahan—Buschir am Persischen Golf, und eine Zweiglinie von der transkaukasischen Bahn Kars—Tiflis über Dschulfa nach Täbris und Teheran. Dass Russland sich auch das Ziel gesteckt hat, durch Persien den Ausgang zum Meere zu gewinnen, davon legt schon seit Langem sein unverrückbares Bestreben Zeugniss ab, im Persischen Meerbusen einen Hafen zu erlangen; war auch vor zwei Jahren die Nachricht noch verfrüht, dass Bender-Abbas an Russland abgetreten worden sei, so wird die Zeit wohl diesen oder einen ähnlichen Wunsch Russlands verwirklichen.

Zu spät erkannten die Engländer, dass sie in Persien von den Russen politisch und wirthschaftlich überflügelt worden seien, und nun verlangten sie von Persien, dass ihnen die gleichen Rechte und Vortheile gewährt werden sollten wie den Russen. Persien gewährte ihnen auch, was zu gewähren war, thatsächlich mehr, als man hätte erwarten sollen. Abgesehen von den Rechten, die sich die Engländer schon vordem in Persien erworben hatten, richteten sie sich nun in Südpersien wie bei sich zu Hause ein, und dabei bereiteten und bereiten ihnen die örtlichen persischen Behörden aus Gründen, die man sich nicht recht erklären kann, gar keine Hindernisse. An jedem Orte von einiger Bedeutung in Südpersien, wo sich eine englische Telegraphenstation befindet, gibt es auch einen starken Stab von Beamten, die die Zustände in ihren Bezirken überwachen und ihren Vorgesetzten darüber Berichte erstatten. Unter der Begründung, die Stationen sichern zu müssen, halten die Engländer an einigen Punkten des inneren Persiens und in fast allen Städten am Persischen Meerbusen Abtheilungen bengalischer Lanzenreiter, die auf diese Weise ein Netz von Militärposten in einem fremden Reiche bilden. In Tschachbar, dessen Bucht den Engländern schon seit Langem gefällt, halten sie geräumige Casernen, Vorrathshäuser u. dgl., und beim englischen Agenten in Kirman befindet sich eine starke Abtheilung indischer Truppen; diese starke Schutztruppe soll angeblich den Zweck haben, das Consulat und die Telegraphenstation zu sichern und die neue Strasse nach Beludschistan abzustreifen, die vor Kurzem auf das Betreiben der indischen Regierung hergestellt worden ist. Die englischen Agenten bemühen sich, die persischen Kaufleute zu veranlassen, ihre Waaren auf dieser Strasse gehen zu lassen, und jeder Karawane wird eine starke Begleitmannschaft bengalischer Lanzenreiter zugesichert. Dazu soll Persien mit England einen Vertrag abgeschlossen haben, dessen Zweck es sei, Persien dem russischen Handel und der russischen Industrie zu verschliessen, worauf hinweisen würde, dass in den letzten drei Jahren kein Russe von der persischen Regierung eine Concession erhalten habe. Was die Russen gleichfalls recht übel vermerken, ist, dass die englische Bank in Teheran bei Kirman und an anderen Orten fruchtbare Ländereien von der Regierung des Schah gekauft habe und fortfahre, Grundbesitz zu erwerben; dies würde nämlich dem Sonderabkommen widersprechen, welches Russland mit Persien getroffen hat oder getroffen haben soll, wonach Persien keinem ausländischen Unterthanen Land verkaufen darf. Gewiss dürfte es auch die Stimmung Russlands gegen Persien nicht gehoben haben, dass der Schah vor einigen Monaten die sofortige Erhöhung der Einfuhr- und Ausfuhrzölle für alle Waaren angeordnet hat, die aus Persien nach Russland ausgeführt oder von Russland nach Persien eingeführt werden, sowie dass die persische Regierung sich jüngst geweigert hat, einer russischen Unternehmungsfirma für den Strassenbau von Kaswin nach Dschulfa eine Concession zu ertheilen. Allerdings wurde die den Russen verweigerte Concession nicht den Engländern, sondern einer persischen Gesellschaft ertheilt, die auf Befehl des Schah gebildet worden ist, aber es ist nicht unwahrscheinlich, dass die persische Regierung in dieser Sache von englischer Seite beeinflusst wurde.

Hat es nach all diesem auch den Anschein, als ob Englands Bestreben, die Russen in Persien auf wirthschaftlichem und politischem Gebiete einzuholen, von Erfolg gekrönt sein könnte und als ob Persien die Engländer in diesem Bestreben unterstützte und gegen Russland arbeitete, so darf man sich doch nicht täuschen lassen. Was England in Persien versäumt hat, das ist unwiederbringlich verloren, und alle seine Versuche, Russland in Persien auf commerciellem Gebiete aus dem Felde zu schlagen, dürften ebenso missglücken, wie sein Bestreben, den Russen in Persien auf politischem Gebiete den Rang abzulaufen. Russland dürfte sich in diesem Bewusstsein auch nicht dadurch in seiner Ruhe stören lassen, dass Persien den Engländern Concessionen macht, die mit den zwischen Persien und Russland getroffenen Vereinbarungen nicht im Einklange oder im Widerspruche stehen. Was Russland zur Verwirklichung seiner Pläne in Persien braucht, das hat es sich trotz England und vor England gesichert. Auch der persische Thronfolger, der auf Befehl des Schah schon vor einigen Monaten seine Residenz Täbris verlassen hat und nach Teheran übersiedelt ist, um seinem leidenden Vater einen Theil der Regierungsgeschäfte abzunehmen, soll bereits ganz unter dem Einflusse Russlands stehen. *H. F.*

DER HANDEL MIT CHINA.

Der jüngste statistische Bericht der chinesischen Seezollbehörde enthält einen Rückblick auf die Entwicklung des chinesischen Aussenhandels im Decennium 1890 bis 1900. Mit Rücksicht auf die abnormen Handelsverhältnisse des Kriegsjahres 1900 ist allerdings ein Vergleich mit den Ziffern der Handelsstatistik von 1900 nicht thunlich, und sind deshalb die Ergebnisse des Aussenhandels im Jahre 1899 zum Vergleiche herangezogen worden.

Im Jahre 1890 belief sich der Gesammtwerth des Importes in China auf rund $134\frac{1}{2}$ Millionen Taels, 1899 dagegen auf 281 Millionen; nach dem entsprechenden Durchschnittscurs der beiden genannten Jahre stieg der Importwerth in diesem Zeitraume von 35 auf $42\frac{1}{2}$ Millionen Pfund Sterling. Die Aufnahmsfähigkeit Chinas steigt demgemäss von Jahr zu Jahr, und ist zu erwarten, dass sie sich, namentlich wenn durch den Bau von Eisenbahnen der Verkehr mit dem Innern erleichtert wird, noch in höherem Maasse steigern wird. Der Absatz ausländischer Waaren in China hängt naturgemäss mit der Entwicklung des chinesischen Exportes zusammen, der sich in der letzten Dekade im Allgemeinen sehr günstig entwickelt hat; der Werth der chinesischen Ausfuhr in 1890 wird mit 107 Millionen Taels oder $24\frac{3}{4}$ Millionen Pfund Sterling, jener in 1899 mit $195\frac{3}{4}$ Millionen Taels oder $29\frac{1}{2}$ Millionen Pfund Sterling beziffert. Fast jeder einzelne Exportartikel Chinas hat in diesem Zeitraum gesteigerten Absatz im Auslande gefunden; die Exportzunahme be-

trifft Matten, Fächer und Federn, Häute und Felle, Borsten, Oele, Tabak u. s. w. Nur Seide scheint von ihrer alten Bedeutung für den Handel einzubüssen, was auch schwerlich besser werden dürfte, so lange die Krankheit der Seidenwürmer nicht energisch bekämpft wird. Der Theeexport hält sich ziemlich gut und hat nur der Export von schwarzem Thee gelitten, während die Ausfuhr von grünem Thee und Thee in Ziegeln zugenommen hat.

Im Import spielen Baumwollwaaren die hervorragendste Rolle, und hier scheint der Absatz ausländischer Artikel vorläufig seine Grênze erreicht zu haben, so lange der Handel mit dem Innern nicht neue Absatzgebiete erschliesst. Manche Sorten von Baumwollwaaren weisen sogar einen entschiedenen Rückgang ihres Absatzes in China auf. Stationär ist der Absatz von Wollwaaren sowie von Metallwaaren; dagegen steigt der Import von Glas, Cement, Uhren, Kerzen, Parfums, Farben ziemlich gleichmässig, während der Import von Mehl, Seife, Zündhölzchen und Petroleum besonders stark zunimmt.

Von grosser Bedeutung ist die rapide Zunahme der *amerikanischen Concurrenz* in China, die sich namentlich in Bezug auf Baumwollartikel stark fühlbar macht. Lancashire leidet in empfindlicher Weise unter der Zunahme des amerikanischen Wettbewerbes in China; amerikanische Drills, Jeans, Sheetings und Flanelle finden von Jahr zu Jahr steigenden Absatz in China. Was Garn anlangt, findet England wieder wachsende Concurrenz am indischen und japanischen Fabricat, das sich das chinesische Absatzgebiet für grobe Garnnummern allmälig ganz zu erobern scheint. Wenn die englische Baumwollindustrie trotzdem noch immer viel für China arbeitet, ist dies zum Theil dem Conservativismus des chinesischen Käufers zu danken, der sich nicht leicht entschliesst, eine ihm nicht bekannte Marke zu kaufen. Die amerikanische Textilindustrie hat sich bekanntlich in den letzten Jahren enorm entwickelt und producirt weit mehr, als im Inland gebraucht wird; der billige Rohstoff und die billige Fracht begünstigen den Export nach China besonders, und in nächster Zeit dürfte mit einer weiteren Ausdehnung der amerikanischen Concurrenz in China zu rechnen sein.

Nicht zum geringsten Theile dürften die Erfolge des amerikanischen Handels in China den Bemühungen der Consuln der Vereinigten Staaten in China zuzuschreiben sein, deren Informationen gewiss die verdiente Beachtung in Amerika finden. Manche dieser Berichte sind von allgemeinem Interesse und sollten auch von unseren Exporteuren beachtet werden. So theilt der amerikanische Consul in *Newchang* in seinem letzten Berichte bemerkenswerthe Beobachtungen über den Handel mit China mit. Er lenkt die Aufmerksamkeit auf das Talent, mit dem die japanischen Kaufleute den chinesischen Bedürfnissen sich anzupassen verstehen; die Chinesen sehen vor Allem auf billige Preise, freilich nicht immer ohne Rücksicht auf die Qualität; der Chinese ist gewöhnt, alle Dinge sehr sorgsam zu behandeln, und so sind auch die billigen minderwerthigen Artikel in seinen Händen viel dauerhafter als sonst. Bei vielen Artikeln gibt aber das Aussehen und die Emballage den Ausschlag; der Chinese liebt Blumenornamente und figuralischen Schmuck bei Spiegeln, Waschbecken, Krügen u. s. w., und speciell bei der Aufmachung ist auf chinesischen Geschmack besondere Rücksicht zu nehmen. Die Vorliebe für farbige Bilder ist schon daraus zu entnehmen, dass in den Strassen aller chinesischen Städte Reclamebilder und Placate zum Verkaufe gelangen, wie sie anderwärts gratis vertheilt werden. Sehr wichtig ist für China eine entsprechende Reclame sowie das Festhalten an den gewohnten gangbaren Qualitäten; die bei dem chinesischen Publicum eingeführte Schutzmarke hat grossen Werth und sollte stets darauf geachtet werden, dass sie nicht durch Imitationen, mit denen der Markt oft überschwemmt wird, um ihren Ruf kommt. Wie wichtig es ist, sich ganz genau dem chinesischen Geschmack anzupassen, zeigt ein Beispiel: Löffel ausländischer Façon sind in China vollkommen unverkäuflich, während solche in der in China gebräuchlichen Form leicht Absatz finden und in steigendem Maasse importirt werden.

Der amerikanische Consul in *Canton* hat behufs Förderung des Absatzes amerikanischer Waaren im südlichen China ein Musterlager eingerichtet. Seinem jüngsten Berichte zufolge kann man einem Artikel nur dann Eingang in den chinesischen Markt verschaffen, wenn man ihn anfänglich sehr billig und in ziemlich guter Qualität liefert. Hat sich der Artikel einmal Eingang verschafft, dann kann man die Preise ohne Gefahr für den Absatz erhöhen, wenn nicht auch die Qualität verschlechtert wird; die Lieferung von minderwerthigen Erzeugnissen würde den Absatz erheblich beeinträchtigen. —*w.*

DAS CHINESISCHE SCHLUSSPROTOKOLL.

Das k. und k. General-Consulat in Shanghai schreibt in seinem September-Berichte: Das commerciell wichtigste Ereigniss des Berichtsmonates ist die Unterzeichnung des Schlussprotokolles in Peking gewesen. Die Veröffentlichung dieses Protokolles brachte der europäischen Kaufmannschaft keine allgemeine Befriedigung, da einerseits die Majorität derselben die Erhöhung der Zölle auf effective 5 Percent des Werthes zumindest als nicht zeitgemäss erachtet hat, anderseits aber nicht die Ueberzeugung gewinnen konnte, dass eine baldige Einführung des specifischen Tarifes zu erwarten sei.

Im ersten Absatz des Artikels XI verpflichtet sich die chinesische Regierung, mit den fremden Mächten in Verhandlungen einzutreten, um nach dem Wunsche dieser Mächte eine Revision und Erweiterung der Handelsverträge zu vereinbaren. Durch diesen Absatz erscheint den Kaufleuten die allgemeine Eröffnung Chinas für den Welthandel wieder auf lange Zeit hinaus verschoben.

Ausserordentlich wichtig hingegen war die Aufnahme der Peiho- und Whangpooregulirung in das Protokoll. Die Regulirungsarbeiten des Peiho bis Tientsin wurden schon 1898 in Angriff genommen und sollen die Arbeiten dort unter Aufsicht einer internationalen Commission wieder aufgenommen werden. Nach Rückgabe der Stadt Tientsin an die chinesischen Behörden haben diese Sitz in der Commission, zahlen aber einen jährlichen Zuschuss von 60.000 Haikuan Taels.

Zur Vornahme der Regulirungsarbeiten des Whangpoo oder Woosungflusses, an dessen Lauf, ungefähr 20 *km* oberhalb der Mündung in den Yangtse, Shanghai liegt, wird eine internationale „River conservancy board" eingesetzt. Nachdem durch diese letztere Commission ein Uebelstand abgeschafft werden soll, durch welchen Shanghai, dieses mächtige Handelsemporium, seit Jahrzehnten zu leiden hatte, erscheint es nicht ohne Interesse, einige Details über die Wirksamkeit der Commission zu erwähnen.

Dieselbe setzt sich zusammen:

1. aus dem Taotai;
2. dem Zolldirector;
3. aus je zwei Mitgliedern, gewählt vom Consularcorps, der Shanghai-Handelskammer und von jenen Schifffahrtsgesellschaften, deren Export und Import am Wosungfluss mehr als 50.000 *l* jährlich beträgt; weiters
4. aus je einem Mitglied der Municipalität des internationalen und des französischen Settlements in Shanghai;
5. schliesslich entsendet die Regierung einer jeden Macht, deren Gesammthandel in Shanghai und Woosung jährlich mehr als 200.000 *l* beträgt, auch einen Vertreter in diese Commission.

Die Aufgabe der Commission ist, den Lauf des Whangpoo zu reguliren, besonders für grosse Schiffe die

Einfahrt bis Shanghai zu ermöglichen, was bis jetzt durch zwei Barren bei Woosung, der Mündung des Whangpoo in den Yangtse, je nach den Wasserstandverhältnissen für Schiffe über 18—20 Fuss Tiefgang unmöglich war.

Ausserdem ernennt die Commission den Hafenmeister und seine untergeordneten Organe, regelt das Lootsenwesen, Ankerboyen, Anlegeplätze und das Signalwesen. Eventuell nöthiges Land zur Regulirung kann im Nothfalle auch durch Expropriation acquirirt werden, wobei der Preis von einem ad hoc eingesetzten Comité von drei Mitgliedern bestimmt wird.

Nach Ratification der Verordnungen der Commission durch das Consularcorps sind dieselben für Alle bindend, und hat die Commission das Recht, Geldstrafen zu verhängen.

Die Ausgaben sind für die ersten 20 Jahre mit jährlichen 460.000 Haikuan Taels vorgeschlagen. Die eine Hälfte hievon zahlt die chinesische Regierung, die andere wird von den fremden Interessenten auf folgende Weise eingehoben:

1. $^1/_{10}$ Percent jährlich vom Werthe des bebauten Landes in Shanghai;

2. $^1/_{10}$ Percent jährlich vom Werthe des Landes an beiden Ufern des Whangpoo von Shanghai bis Woosung;

3. eine Taxe von Taels 0·05 für jede *t* über 150 *t*, zahlbar von jedem Schiffe nicht chinesischer Bauart, welches im Whangpoo einlauft oder denselben verlässt. Schiffe unter 150 *t* zahlen ein Viertel obiger Taxe. Die Taxe wird innerhalb vier Monaten nur einmal eingehoben;

4. $^1/_{10}$ Percent des Werthes aller Waaren, die das Zollamt in Shanghai oder Woosung passiren.

Sollten die so präliminirten Einnahmen nicht genügen, werden sowohl obige Gebühren als auch der Zuschuss der chinesischen Regierung im Verhältniss erhöht; proportionell würden sie hingegen vermindert werden, wenn die jährliche Schlussrechnung, welche dem Consularcorps vorgelegt werden muss, einen Ueberschuss zeigt. Eine solche Erhöhung oder Herabsetzung kann jedoch nicht ohne Zustimmung des Consularcorps stattfinden.

GAZA.

Einem Berichte des deutschen Consuls in Jerusalem sind nachfolgende Ausführungen zu entnehmen:

Die zum Gerichtsbezirke des Mutessarifliks von Jerusalem gehörende Stadt Gaza zählt nach allgemeiner Schätzung etwa 35.000 Einwohner, welche sich in confessioneller Beziehung wie folgt vertheilen:

Muhammedaner	33.500
Christen: *a*) griechisch-orthodoxe	850
b) Katholiken	60
c) Protestanten	30
Juden	80

Das Klima ist im Allgemeinen als gesund zu bezeichnen, wenn auch die grosse Sommerhitze einen dauernden Aufenthalt für Europäer erschwert. Erkrankungen an Malariafieber sind in Gaza äusserst selten; dagegen herrschen dort hauptsächlich in der Sommerzeit die verschiedensten Augenkrankheiten, darunter die ägyptische, deren Verbreitung in dem Mangel an Reinlichkeit der Bevölkerung vielfach ihren Grund haben dürfte.

In Gaza befindet sich ein einziger Brunnen mit Süsswasser, von welchem die ganze Stadt mit Trinkwasser versorgt wird. Etwa 100 Träger sind beständig damit beschäftigt, das in Schläuche aus Ziegenhaut gefüllte Süsswasser in die Häuser zu liefern. Der Preis für jeden Schlauch Wasser schwankt zwischen 5 und 10 Pfg. Neben diesem Brunnen befinden sich verschiedene andere, deren Wasser, weil sehr salzig, nur zu wirthschaftlichen Zwecken und zum Betriebe der Badehäuser verwendet werden kann.

Gaza liegt etwa 5 *km* östlich vom Meere entfernt. Zwischen der Stadt und dem dürftigen Landungsplatze, wo die Ausschiffung oder Einschiffung der Waaren erfolgt, besteht keine Fahrstrasse. Der Weg nach dem Meere führt über tiefen Sand, so dass die Beförderung von Getreide und Waaren mittelst Kameelen und Eseln bewerkstelligt werden muss. Der Bezirk von Gaza ist reich an gutem und fruchtbarem Ackerland, dessen Ausdehnung auf etwa 2,000.000 Dunum = 180.018 *ha* geschätzt wird. Die durchschnittliche Ernte des Bezirkes von Gaza beträg pro Erntejahr: Gerste 2 Millionen Kele (1 Kele = 20 *kg*), wovon etwa drei Viertel nach Europa, hauptsächlich nach England, ausgeführt werden. Der Preis für 1 Kele stellt sich auf Frs. 2—2·75 frei Ufer. Die in diesem Preise einbegriffenen Kosten für die Beförderung auf Eseln und Kameelen von Gaza und der nächsten Umgebung bis zum Meeresufer betragen 6 Centimes per Kele, also $1^1/_2$ Millionen Kele 90.000 Frs. Die Gesammternte an Weizen beträgt durchschnittlich 1,000.000 Kele (das Kele Weizen wiegt etwa 30 bis 32 *kg*). Die Beschaffenheit ist eine geringere, die Ausfuhr geht meistens nach den Hafenplätzen des Orients (ungefähr $^1/_2$ Million Kele wird ausgeführt, $^1/_2$ Million wird zurückbehalten). Die Preise schwanken zwischen 4 und 5 Frs per Kele. Die Sesamernte belief sich auf etwa 150.000 Oka (1 Oka = 1·282 *kg*) im ganzen Gazabezirk, die über Jaffa nach Marseille, hauptsächlich durch Jaffaer Kaufleute, ausgeführt wird. Sesam kostet die Oka durchschnittlich 40 Centimes. Durrha wird etwa 1,400.000 Kele (1 Kele = ungefähr 27—29 *kg*) geerntet, die Hälfte davon wird über Jaffa nach Marseille und anderen Plätzen ausgeführt, die Preise schwanken zwischen Frs. 2·50—3 für das Kele; an Ackerbohnen bis 3000 Kele, die meistens im Lande verbraucht werden. Preis 3—4 Frs. für das Kele; an Coloquinten 15.000 bis 20.000 Oka geschälte Waare. Sie werden in Mengen von 10.000 Stück gekauft, die 600—800 Frs. kosten. Der Gesammtwerth soll 2000 L. betragen. Der Coloquintenhandel liegt in den Händen jüdischer Händler, welche während der Erntezeit in Gaza wohnen und die Einkäufe machen. Die Ausfuhr geschieht über Jaffa und geht nach Deutschland, hauptsächlich nach Hamburg. Die Linsenernte beträgt etwa 5000 Kele (1 Kele, etwa 35 *kg*, kostet Frs. 4·50—5). Ein Theil der Ernte wird ausgeführt; die Olivenölernte ungefähr 10.000 Djarra zu $5^1/_2$ Rottel (1 Rottel = 2·885 *kg*). Die Djarra kostet Frs. 8·50—12·50. Eine Ausfuhr findet nicht statt.

Von Schafwolle werden etwa 20.000 Oka erzeugt, welche hauptsächlich über Jaffa nach Smyrna ausgeführt werden. Sie kostet ungeputzt ungefähr 60 Centimes die Oka Von Schaffellen werden annähernd 4000—5000 Stück ausgeführt, deren Werth auf etwa 5000 Frs. geschätzt wird Därme werden im Gesammtwerthe bis 2000 Frs. ausgeführt. Von Rind- und Kameelhäuten beträgt die jährliche Ausfuhr über Jaffa etwa 500—600 Stück. Die Oka kostet 1 Fr.

Ueber die Industrie ist zu bemerken:

Etwa 40 Töpfereien verfertigen nur unglasirte Waare, welche nach der ganzen nördlichen Küste und auch nach Aegypten ausgeführt wird. Die Gesammterzeugung erreicht einen Werth von etwa 40.000 Frs. Im Betriebe sind 40—50 Webstühlen, welche hauptsächlich Bekleidungen für die einheimische Landbevölkerung verfertigen. Die Zwirne sollen meist von Beirut und Alexandrien bezogen werden. Etwa 40—50 Färbereien beschäftigen sich hauptsächlich mit der Bearbeitung von Stoffen und Kleidungsstücken für die einheimische Landbevölkerung. Die Farben werden aus Beirut, Alexandrien und Jaffa eingeführt. Der Verbrauch hiervon wird auf 50.000 Frs. geschätzt.

Die Einfuhr gestaltet sich folgendermaassen:

	Gesammtwerth Francs etwa
Zucker etwa 2000 Sack zu 100 *kg*	100.000
Reis „ 4000 „ „ 100 „	120 000
Kaffee „ 3000 „ „ 60 „	230.000
Petroleum etwa 5000 Kisten zu etwa 32 Liter	40.000
Säcke für Getreide, ungefähr 50.000—80.000 Stück	65.000

Ein Theil dieser Waaren wird von Jaffa, ein Theil von Beirut bezogen.

Baumwolltuche, gebleichte und ungebleichte, werden nur aus Beirut bezogen. Gesammtverbrauch etwa 80.000 Stück zu 40—50 Ellen (1 Elle = 68 *cm*) im Gesammtwerthe von ungefähr 800.000 Frs.

Beiruter, Damascener und Homser Waaren, wie Stoffe, fertige arabische Kleidungsstücke, Geschirre für Reitthiere, Seilerwaaren, Teppiche, Feze, Tücher, seidene und andere Schuhe u. dgl. im Gesammtwerthe von etwa 800.000 Frs.

Europäische Waaren, wie Wollstoffe, Tuche, Seidentücher und Stoffe, bedruckte Baumwollstoffe, Taschentücher, Strümpfe etc. im Gesammtwerthe bis zu 600.000 Francs.

Roheisen, etwa 60.000 *kg* im Werthe von etwa 20.000 Frs., werden von den Schmieden in Jaffa bezogen.

Kleineisenwaaren sind nicht am Platze; der augenblickliche Bedarf wird jeweilig aus Jaffa bezogen.

Bauholz wird aus Kleinasien und Jaffa im Werthe von 140.000 Frs. eingeführt. Ferner wurden eingeführt:

	Für etwa Francs
Schuhwaarenartikel	20.000
Steinkohlen für Schmiede	4.000
Indigoblau	40.000
Andere Farben zum Färben von Geweben und Gespinnsten	6.000
Mehl, ausländisches	10.000
Kochbutter aus Homs, Damaskus und Aleppo	45.000
Zwiebeln und arabische Erbsen	25.000
Olivenöl und arabische Seife	40.000
Tabak und Cigaretten	200 000
Getränke	15.000

Danach dürfte sich der Gesammtwerth der durchschnittlichen Jahreseinfuhr in Gaza auf etwa 3,320.000 Frs. belaufen.

Der Gesammtwerth der Ausfuhr ist auf 8,161.000 Frs. zu veranschlagen. Die Erzeugnisse werden von Commissionären, welche meist nicht in Gaza ansässig sind, sondern in der betreffenden Erntezeit sich nach Gaza begeben, aufgekauft und ausgeführt.

Der rege einträgliche Handel und die anspruchslose Lebensweise der Bevölkerung bringen es mit sich, dass der Vermögensstand im Bezirke Gaza im Allgemeinen auf einer verhältnissmässig hohen Stufe steht. Mehrere Kaufleute verfügen über je ein baares Capital von 1 Million Francs und bei vielen schwankt es zwischen 100.000 bis 500.000 Frs. Das baare Geld wird theilweise gegen übermässige Zinsen — 24—36 Percent jährlich — meist an Ackerbautreibende ausgeliehen.

Durch die Schaffung neuer Verkehrsmittel würden sich die landwirthschaftlichen Verhältnisse und der Handel im Bezirke Gaza bedeutend heben.

Es kommen zunächst in Betracht:

1. Die Anlegung einer Fahrstrasse oder noch besser eines Schienenweges zwischen Gaza und dem Landungsplatze;

2. der Bau einer Landungsbrücke;

3. die Herstellung einer regelmässigen Schiffsverbindung mit Jaffa und Alexandrien.

Durch Einführung einer Schiffsverbindung wird die Ausfuhr über Jaffa allmälig aufhören, der unmittelbare Einfuhr- und Ausfuhrhandel Gazas sich dagegen bedeutend heben.

Reichlichere Ernten aus dem Getreidebau können erzielt werden, wenn der Ackerbau in geeigneter Weise betrieben und das theilweise noch brachliegende Land im Bezirke Gaza bebaut werden könnte.

DER HANDEL VON HANKOW.

(Aus einem deutschen Consularberichte.)

In der stetig fortschreitenden Entwicklung des Hankower Handels der letzten Jahre ist auch im Jahre 1900 kein Stillstand eingetreten. Das Jahr 1899 mit seinen ungewöhnlich hohen Ziffern war durch das Zusammentreffen einer Reihe besonders günstiger Umstände in jeder Beziehung ein Ausnahmejahr gewesen, das sich deshalb zu Vergleichen wenig eignet. Im Jahre 1900 dagegen haben die Boxeraufstände im Norden eine Zeitlang wenigstens auch den Handel Hankows stark beeinflusst, wenn auch nicht in dem Maasse, wie es vielleicht befürchtet worden war. Weit nachtheiliger war jedenfalls der aussergewöhnlich und langandauernd niedrige Wasserstand des Yangtse, der während des grösseren Theiles des Jahres es den Dampfschiffen unmöglich machte, ihre volle Ladung zu nehmen.

Der Ausfuhrhandel, an dem die fremden Kaufleute in erster Linie betheiligt sind, betrug 32,106.961 H. T., d. s. etwa 5 Millionen Haikuan Taels weniger als im Jahre 1899 und etwa 1 1/2 Millionen mehr als im Jahre 1898. Dadurch, dass der Ausbruch der Unruhen in die Zeit der Geschäftsstille (Hochsommer) fiel, hatte das Ausfuhrgeschäft verhältnissmässig nur wenig darunter zu leiden; bei Eröffnung des Geschäftsjahres im October hatten sich die politischen Verhältnisse bereits wieder so weit geklärt, dass wenigstens für die Yangtse-Provinzen ernstere Störungen kaum mehr befürchtet wurden. Noch kurz vorher waren die chinesischen Behörden in Wuchang einer gross angelegten Verschwörung auf die Spur gekommen und hatten durch zahlreiche Hinrichtungen und Strafexpeditionen in Hankow und den benachbarten Bezirken einen heilsamen Schrecken verbreitet, dem eine allgemeine Beruhigung bald auf dem Fusse folgte. Die Händler im Innern, die vielleicht im Juli und August noch unschlüssig waren aus Furcht, für ihre Waaren keine Abnehmer zu finden oder kein Geld zu bekommen, brachten zum Beginn des Geschäftsjahres diese wieder wie alljährlich an, soweit dies bei dem niedrigen Wasserstand im Innern möglich war.

Der Einfuhrhandel in ausländischen Waaren für Hankow ruht fast ausschliesslich in chinesischen Händen; die hier ansässigen fremden Firmen haben deshalb nur geringes Interesse an ihm; ein Ausfall traf also auch ausser den chinesischen Zwischenhändlern lediglich die Einfuhrhändler in Shanghai. Die Gesammteinfuhr ausländischer Herkunft, einschliesslich der Wiederausfuhr nach anderen chinesischen Häfen, besonders Ichang und Chungking, betrug 27,215.794 H. T., d. h. etwa 2 Millionen Haikuan Taels weniger als im Vorjahre, aber etwa 6 Millionen mehr als im Jahre 1898.

Die Einfuhr chinesischer Erzeugnisse, an der fremde Kaufleute lediglich als Schiffahrtsinteressenten betheiligt sind, betrug 19,167.667 H. T., d. h. etwa 4 Millionen Haikuan Taels weniger als im Jahre 1899 und etwa 1 1/2 Millionen mehr als im Jahre 1898.

Hankow nimmt mit seinen Zolleinnahmen schon seit einigen Jahren die zweite Stelle unter den Vertragshäfen Chinas ein. Die Einnahmen Shanghais sind etwa 3—4mal so gross, Canton bleibt um eine Kleinigkeit hinter Hankow zurück, dagegen beträgt bei Tientsin selbst in Normaljahren der Unterschied nach unten schon beinahe eine Million Haikuan Taels.

In Hankow sind folgende Banken vertreten: Chartered Bank of India, Australia and China, Deutsch-asiatische Bank, Hongkong & Shanghai Banking Corporation, Mercantile Bank of India, Russo-Chinese Bank; dazu wird in diesem Jahre noch ein Zweiggeschäft der Banque de l'Indo-Chine kommen. Die Banken sind mit den Saisongeschäften so enge verknüpft, dass der Ausfall der letzteren auch für ihre Geschäftslage ausschlaggebend ist. Das für Hankow so wichtige Theegeschäft verlief normal. Die Banken sind daran hauptsächlich durch

Geldhergabe auf Wechsel gegen Theeverschiffungen betheiligt. Anfangs März, wenn die Theekäufe in den Productionsgebieten des Inlandes beginnen, leihen diese Banken (hauptsächlich die Russo-Chinese Bank und die Hongkong & Shanghai Banking Corporation) namhafte Beträge an chinesische Banken auf 2—3 Monate. Von letzteren lassen sich die chinesischen Theegrosshändler das Geld zum Ankauf der Theeernten vorschiessen. Als Sicherheit geben die chinesischen Banken einen „bankchop", d. i. eine etwa dem Solawechsel entsprechende Anweisung. Auf Grund dieser Ausleihungen an chinesische Banken schliessen nun die russischen Theefirmen ihre Curscontracte mit den Banken ab und verkaufen ihre Wechsel für den zur Verschiffung gelangenden Thee an die Banken. Letztere benutzen zum Ankauf dieser Wechsel die nach Ablauf der Ausleihungsfrist zurückfliessenden Gelder.

Die Curse waren während des ersten halben Jahres sehr fest und nahmen erst gegen Ende Juni eine aufwärts steigende Richtung an. Auch die Shanghaier Rate war geringen Schwankungen unterworfen, 1000 Shanghai-Taels = H. T. 967·25—969, ebenso die Zinsen, welche sich für 1000 Shanghai-Taels zwischen 1 und 2 Mace [1]) pro Tag bewegten. Nach Ausbruch des Boxeraufstandes änderte sich die Lage des Geldmarktes wesentlich. Die europäischen Banken zogen ihre Ausstände bei den chinesischen Banken ein, welche ihrerseits wieder ihren Kunden den Credit beschränkten. Das gegenseitige Vertrauen war plötzlich geschwunden. Dabei brauchten die chinesischen Kaufleute sowohl wie die russischen Theehändler noch Geld; erstere zur Deckung ihrer Einfuhr, letztere zur Abwicklung ihrer Theekäufe mit den Chinesen. In Shanghai war empfindlicher Geldmangel, da die europäischen Banken ihre Baarvorräthe an Sycee-Silber, d. i. Barrensilber mit einem Werthstempel, an die Expeditionstruppen verausgabt hatten. Da andererseits auch das Ausfuhrgeschäft noch nicht begonnen hatte, so stiegen die Silberpreise von 28 1/4 auf 30 d die Unze Standard) und mit ihnen sehr schnell Wechselcurs und Shanghaier Rate.

Der vorübergehende Bedarf chinesischer Banken an Barrensilber für Kriegszwecke und für Geldsendungen des Generalgouverneurs an den kaiserlichen Hof trieb die Shanghaier Rate im October von 969 auf 975, ohne dass die europäischen Banken, die selbst nur über wenig Baarmittel verfügten, von diesen hohen Raten hätten Gewinn ziehen können. Am Jahresschlusse notirten 1000 Shanghai-Taels = 970 H. T.

Obwohl die chinesischen Banken eine Zeitlang nur unter schweren Opfern ihren Verpflichtungen nachkommen konnten, sind Unregelmässigkeiten oder Zahlungseinstellungen kaum vorgekommen. Auch die Zinsraten hatten keine übertriebene Höhe angenommen, es scheint, dass die chinesischen Banken bei Zeiten Vorkehrungen getroffen hatten, um die Verbindlichkeiten ihrer Kunden auf ein Mindestmaass zurückzuführen. Zwischen Juli und October wurden hie und da 12·775 Percent pro Jahr Zinsen genommen, für chinesische Verhältnisse keineswegs ein ungewöhnlicher Satz.

Ausländisehe Firmen waren nach der Zollstatistik 66, Ausländer 707 in Hankow und seinen Nachbarstädten Hanyang und Wuchang ansässig.

Der Nationalität nach vertheilen sich diese wie folgt:

	Firmen	Personen
Grossbritannien	25	293
Amerika	6	41
Deutschland	10	79
Frankreich	8	74
Russland	5	67
Belgien	6	39
Japan	2	63
Holland	—	4
Dänemark	—	3
Spanien	—	19
Schweden-Norwegen	2	7
Oesterreich	1	2
Italien	—	7
Portugal	1	5

[1]) Tael = 10 Mace.

Von den 293 Engländern sind etwa 200 Missionäre und ungefähr 50 Kaufleute, der Rest Beamte des Consulats und des Zollamtes. Ebenso sind von den 41 Amerikanern etwa 9/10 Missionäre. Am Orte ansässig sind 10 englische Firmen, die anderen 15 haben keine eigenen Vertretungen, sondern haben diese jenen 10 Firmen übertragen.

In dem etwa 46 1/2 Millionen Haikuan Tael betragenden Einfuhrhandel Hankows nimmt die Einfuhr ausländischer Erzeugnisse die erste Stelle ein; nicht nur, dass sie die Einfuhr chinesischer Waaren um 8 Millionen Haikuan Taels übertrifft, sie gelangt auch zum grössten Theile (zwei Drittel) von hier aus in den Handel, während von der chinesischen Einfuhr kaum ein Viertel in Hankow auf den Markt kommt und die übrigen drei Viertel lediglich umgepackt werden, um entweder als Ausfuhrartikel für das Ausland oder zum Inlandverbrauch nach anderen chinesischen Häfen wieder verladen zu werden.

Die Gesammteinfuhr ausländischer Waaren in Hankow betrug 27,215.794 H. T.; davon blieben 19,743.376 H. T. in Hankow, während der Rest nach anderen chinesischen Häfen, besonders nach Ichang und Chungking weiter verladen wurden. Die Nettoeinfuhr Hankows beträgt etwa den zehnten Theil der Einfuhr sämmtlicher Vertragshäfen Chinas. In den letzten zehn Jahren ist der Werth der eingeführten Waaren um etwa 8 Millionen Haikuan Taels gestiegen. Durch den sehr grossen Ausfall Tientsins, dessen Nettoeinfuhr sonst selbst die Shanghais zu übertreffen pflegte, steht die Einfuhr Hankow heute schon an zweiter Stelle unter den Vertragshäfen.

Wie schon erwähnt, liegt das Einfuhrgeschäft fast ganz in chinesischen Händen. Die Hauptbezugsquelle ist Shanghai, wo der chinesische Händler nicht nur grössere Auswahl hat, sondern auch in Folge des grösseren Wettbewerbes billiger einkaufen kann.

Eine directe Einfuhr von Europa nach Hankow findet unter diesen Umständen nur in geringem Maasse statt; sie betrug im Berichtsjahre 802.168 H. T., gegen 440.461 H. T. im Jahre 1899.

Direct vom Ausland oder von Hongkong wurden eingeführt:

	Werth in H. T.
402 Piculs indisches Baumwollengarn	11.055
Eisenwaaren	59 990
26.000 Piculs Cement	30.000
22.660 englische Tonnen Kohle	181.280
22 Piculs amerikanischer Ginseng	17.050
Maschinen	69.550
Dynamit	15.200
Eisenbahnmaterial	297.778
23.240 Stück Holzschwellen	19.050
8081 Piculs weisser Zucker	46.062
1807 „ Candiszucker	16.082

An der Einfuhr von Maschinen, Eisenwaaren und Eisenbahnmaterial sind Deutschland und Belgien in erster Linie betheiligt. Die Maschinen sind für die industriellen Anlagen des Generalgouverneurs Tschangtschihtung in Wuchang und Hanyang sowie für die meist unter Leitung deutscher Ingenieure stehenden Erz- und Kohlenbergwerke in den Provinzen Hunan und Kweitschan bestimmt gewesen.

Die direct eingeführte Kohle kommt aus Japan. Da seit Ausbruch der Unruhen durchschnittlich fünf fremde Kriegsschiffe im Hafen lagen, so ist diese Einfuhr auf den 8 1/2fachen Betrag des Vorjahres gestiegen. Aus chinesischen Häfen (Shanghai) wurden ausserdem noch 12.017 t Kohle im Werthe von 99.136 H. T. eingeführt, so dass die gesammte Kohleneinfuhr im letzten Jahre 33·777 t im Werthe von 270.216 H. T. betrug.

Die an sich nicht sehr bedeutende Einfuhr fremden Zuckers geht zum grössten Theile über Shanghai.

Der Flagge nach vertheilen sich die 802.168 H. T. directe Einfuhr wie folgt:

	Werth in H. T.		Werth in H. T.
Belgische	250.510	Norwegische	89.048
Deutsche	235.707	Englische	84 912
Japanische	138.935		

DER HANDEL BRITISCH-OSTINDIENS IM ERSTEN SEMESTER DES AMTSJAHRES 1901—1902.

Der Werth der *Waareneinfuhr* im ersten Halbjahre des Fiscaljahres 1901—1902 (1. April bis 30. September) nach Ostindien zeigt gegen dieselbe Zeit des Vorjahres eine beträchtliche Steigerung: er betrug 395 Millionen Rupien, gegen 337 1/2 Millionen Rupien; die Zunahme betrug daher über 57 1/2 Millionen Rupien oder 17 Percent. Bei Hinzurechnung der Edelmetalleinfuhr war der Werth des Gesammtimportes fast 469 3/4, gegen 405 1/2 Millionen Rupien im Vorjahre, was einer Zunahme von über 341 Millionen oder 15 Percent entspricht.

Die Einfuhr vertheilte sich auf:

	1. April bis 30. September 1900	1901	+ Zunahme — Abnahme
Lebende Thiere	2,215.245	1,839.015	— 376.230
Nahrungsmittel und Getränke:			
Zucker	23,996.488	23,564.836	— 431.652
Andere Artikel	30,926.709	26,778.872	— 4,147.837
Metalle und Metallwaaren, Stahl- und Messerschmiedwaaren	8,694.283	8,428 416	— 265.867
Metalle	28,874 327	32,343.204	+ 3 468.877
Maschinen und Spinnereieinrichtungen	10,277.907	13,502.068	+ 3,224 161
Eisenbahnmaterial	6,443.659	12,391.612	+ 5.947.953
Chemikalien, Droguen und Farbstoffe	9 618.277	11,147.179	+ 1,528.902
Oele, Mineralöle	14.210.507	18,861.020	+ 4,650.513
Andere Oele	1,444 070	1,684 975	+ 240.905
Rohmaterialien	15,806.070	16,020.946	+ 214.876
Halb- und Ganzfabricate:			
Baumwollgarn	11,690.479	14.372.748	+ 2,682.269
Baumwollgewebe	114,647 030	146,624.749	+ 31,977.719
Andere Artikel	58,688.280	67,574.376	+ 8,886.076
Zusammen	337,533.331	395,134 016	+ 57,600.685
Gold	46,116.732	23.949 662	— 22,167.000
Silber	21,892.031	50,598.526	+ 28,706.495
Gesammtimport	405,542.094	469,682.204	+ 64 140.110

Eine Abnahme zeigen nur die zwei ersten Gruppen; die geringere Einfuhr von Nahrungsmitteln ist auf den Eintritt normaler Verhältnisse nach Jahren von Missernten zurückzuführen. In kaufmännischen Kreisen wird mit Besorgniss auf die grosse Einfuhr von Manufacturwaaren hingewiesen, durch die die indischen Vorräthe ungemein vergrössert werden und die Preise eine Einbusse erfahren.

Hier folgen die Details über die *Zuckereinfuhr* nach Ostindien:

Raffinadezucker	Menge (Cwts.) 1900	1901	Werth Rupien 1900	1901
England	51.928	74.045	586.198	848 303
Oesterreich-Ungarn	448.979	647 158	5,410.437	7.517.875
Deutschland	260 434	431.981	3.027.305	4.787.501
Mauritius	774 971	617.163	8,950 243	6 589 480
China	266.246	89.177	3,133 962	1,052.000
Java	73 977	78.011	805.943	663.095
Straets Settlements	69 929	35.370	747 005	388.581
Andere Länder	40.882	62 573	480.205	655.705
Zusammen	1,987.364	2,062 478	23,141.289	22,502.540
Rohzucker	812	10 949	4 906	89.288
Melasse	273.109	337.162	553 479	680.193
Zuckerwaaren	9 741	9.105	296.805	292.815

Der Antheil der einzelnen indischen Provinzen an dem Zuckerimporte betrug:

	Menge (Cwts.) 1900	1901	Werth Rupien 1900	1901
Bengal	963.363	979 733	8.491.788	7,665.670
Bombay	808 273	854.148	9,476.670	9,488 605
Sind	394 060	455 433	4 775.650	4 911 474
Totale[1])	2 271.026	2,419 694	23.996 488	23.564 863

Der Werth der nach den einzelnen Provinzen Indiens importirten Waaren betrug:

	1900	1901
Bengal	147,643.572	161,582,258
Bombay	108,408.756	132,096.672
Sind	22,398.322	30,221.412
Madras	229,549.335	40,187.878
Birma	29,490.838	31,045 796

Aus der österreichisch-ungarischen Monarchie wurden im abgelaufenen Halbjahre Waaren im Vergleiche mit dem Vorjahre nach Indien eingeführt:

	1900	1901
	Rupien	
Zucker	5,410.437	7,517.875
Messerschmiedwaaren	834.078	505.173
Quecksilber	123.187	123.598
Halbseidenwaaren	135.758	350.656
Wollborten	103.758	191.820
Wollgewebe	267.180	284.614
Wollshawls	288.410	63.324
Bekleidungsartikel	858.690	1,202.378
Glas und Glaswaaren	1,068.508	1,649.394
Papier und Papierwaaren	441.222	767.775

Der Werth der Ausfuhr indischer Producte war im letzten Halbjahre um 106 3/4 Rupien oder 23 Percent grösser wie in derselben Zeit des Vorjahres, indem er von 460 auf 567 Millionen stieg. Zieht man dazu die Wiederausfuhr nicht indischer Producte und den Edelmetallverkehr in Rechnung, war die Zunahme nahezu 114 Millionen Rupien oder 22 Percent, da der Werth der Gesammtausfuhr nahezu 625 Millionen Rupien, gegen 511 1/2 Millionen betrug.

Der Werth der Ausfuhr (in Rupien) war in den einzelnen Gruppen:

	1. April bis 30. September 1900	1901	+ Zunahme — Abnahme
Reexport	14,896.087	16,131.747	+ 1,235.660
Indische Waaren:			
Lebende Thiere	1,044.048	1,055.665	+ 11.617
Nahrungsmittel und Getränke:			
Reis	59.449.556	61,300.362	+ 4,850.806
Weizen und Mehl	2,120.817	20.357.624	+ 18,236.807
Thee	42,553.472	39,682.896	— 2,970.576
Andere Artikel	12,540.716	18,084.320	+ 5,543 604
Metalle	2,026.418	1,715 699	— 310.719
Chemikalien, Droguen, Farbstoffe, etc.:			
Opium	48,748.380	43,545.710	— 5 202 760
Indigo	2,086 424	3.214.676	+ 1,128.252
Andere Artikel	6,174 401	7,148.076	+ 974.675
Oele	3,481.673	3,192.300	— 289.373
Robproducte:			
Baumwolle	30,768.227	62,154 613	+ 31,386.386
Häute und Felle	40,212 758	29,806.393	— 10,406.365
Jute	23.436.172	23.878.353	+ 442.181
Oelsaaten	58,203.914	102.008.426	+ 43,804.485
Andere Artikel	30,375.502	28,013 702	— 2,361.800
Fabricate:			
Baumwollgarne	14.930 920	43.399.419	+ 28,468.499
Baumwollwebwaaren	7,373 118	7,037.228	— 335.890
Häute und Felle	22,446.251	14,511.060	— 7.935 191
Jutewebwaaren	38,451 395	42,827.810	+ 4,376.415
Andere Artikel	13,801.742	14.153 448	+ 351 706
Zusammen (indische Producte)	460'325.931	567,088 780	+ 106,762.849
Gold	22,125 483	18,593 533	— 3.531 950
Silber	14.106 362	23.594.691	+ 9 498.382
Gesammtausfuhr	514,453.863	625.408.715	+ 113 954.888

An der Ausfuhr aus Indien haben die einzelnen Provinzen folgenden Antheil:

	1900	1901
Bengal	247.930.272	244.373.812
Bombay	108,830.937	178,519 516
Sind	14.335.194	49 975 978
Madras	57.733.429	62,387 425
Birma	46,392.186	47 963.796

[1]) Inclusive Madras und Birma.

Der Werth der wichtigeren indischen Artikel, die in den ersten Halbjahren der letzten beiden Amtsjahre nach Oesterreich-Ungarn ausgeführt wurden, war:

	1900	1900
	Rupien	
Kaffee	15.313	14 871
Indigo	—	42.087
Baumwolle	3,067.448	3 982.533
Rohjute	672.276	1,382.620
Till	237.094	322.055

JEDNOTA

CHRONIK.

Asien.

Asiatische Türkei. Zur Untersuchung der im Sandschak Musch von Kurden gegen Armenier begangenen Ausschreitungen wird eine besondere Commission eingesetzt. In der Stadt Musch selbst haben keine Metzeleien stattgefunden. Es wird eine türkische Infanteriebrigade in das östliche Kurdistan verlegt. In Folge erneuter Massenmorde in Armenien wird der russische Botschafter in Constantinopel, Sinowjew, beauftragt, bei dem Sultan ernstlich auf Durchführung der längst zugestandenen Reformen zu dringen und zu fordern, dass die Sicherheit in den armenischen Bezirken wieder hergestellt werde; die Lage der Armenier soll bedenklich sein. Auf die Nachricht, dass kurdische Stämme sich in der Absicht eines Angriffes zusammengeschaart hätten, treffen die Behörden des Vilajets Bitlis die entsprechenden Maassnahmen, in Folge deren die Ruhe in der genannten Gegend wieder hergestellt wird. Die Armenier im Sandschak Musch überreichen dem russischen Viceconsul in Van eine Petition, worin sie um Aufnahme in die russisch-orthodoxe Kirche bitten. Der Vali von Bitlis lässt im Auftrage der Pforte eine Untersuchung einleiten, um die Bittsteller zu ermitteln und den Grund dieses Schrittes festzustellen, sowie die Interessen der Bittsteller zu wahren; zugleich ertheilt die Pforte den Valis von Erzerum und Van Anweisungen zur Wahrung der Interessen der Armenier. In Trapezunt, Samsun und in anderen Orten am Schwarzen Meere soll sich eine Gährung bemerkbar machen, welche eine christenfeindliche Bewegung befürchten lässt; dieser Nachricht wird competenten Ortes widersprochen. — Ausserhalb Kuëits findet zwischen den Truppen Mubaraks und den Stämmen von Nedschd ein Kampf statt; die Verluste auf beiden Seiten sind gering. Der Emir von Nedschd zieht sich mit seinen Stämmen in das Innere des Landes zurück. Die Pforte beharrt auf den Anspruch ihrer Souveränität über Kuëit, da die dortigen Scheiks auf ihre Bitte vom Sultan zu Kaimmakamen ernannt wurden und von der Pforte Gehalt und Lebensmittel verlangten; England weist auf Schutzverträge hin, die die Freiheit Kuëits verbürgen, und soll — was auch bestritten wird — seine Schutzherrschaft über Kuëit bekannt gegeben haben. Vor Kuëit liegen englische Kriegsschiffe und die Türkei soll in Basra 10.000 und in Bagdad 20.000 Mann stehen haben. — Die Verhandlung über die Bagdadbahn soll dem Abschlusse nahe sein.

Arabien. Die türkische Regierung lässt Leuchtthürme an vier Punkten des Rothen Meeres neu erbauen, und zwar je einen auf der Insel Dschebel Teir, auf dem Pic Central (südlichste Insel der Zabayir-Gruppe), auf der Insel Coin und bei Mekka in der Nähe des südlichen Forts. — Der Sultan hat, um den Bau der Hedschasbahn zu beschleunigen, sechs Ingenieure in Belgien engagiren lassen; die Länge der ganzen Linie ist mit mehr als 2000 *km* berechnet. — In Sachen der deutschen Kohlenstation auf den Farsaninseln im Rothen Meere soll seit einem Jahre nichts Ernstes mehr geschehen sein, und daraus zieht man den Schluss, dass weder auf deutscher noch auf türkischer Seite die Absicht bestehe, den Platz zu einer wirklichen Kohlenstation umzugestalten.

Persien. Die von anderer Seite auch für falsch erklärte Meldung von einer Verschwörung gegen den Schah soll auf Thatsachen beruhen, die sich bestätigen; die Rädelsführer seien nach Kuschan gebracht worden, wo sie lebenslänglich eingekerkert wurden. Die Verschwörer hätten auf die Unterstützung der Bevölkerung gerechnet, denn es herrsche starke Missstimmung über den Plan des Schahs, eine Anleihe zum Zwecke einer Pilgerfahrt nach Meschhed und einer zweiten Reise nach Europa aufzunehmen.

Afghanistan. Der Emir Abdurrahmen stirbt und sein Sohn Habibullah übernimmt die Regierung. Alle Bewohner Afghanistans, Seids, Soldaten, Handwerker, Industrielle und Ackerbauer huldigen Habibullah in gesetzmässiger Weise und erkennen ihn als Emir an. In Afghanistan herrscht Ruhe. Der Vicekönig von Indien theilt Habibullah mit, dass er ihn mit Zustimmung der britischen Regierung als Emir von Afghanistan anerkenne. Um die Ordnung unter den Schiewaris und Kafiris zu sichern, sendet der Emir Schutzwachen nach Fellatahed und Asmar.

Indochina. China macht der französischen Regierung Schwierigkeiten bei der Ausführung der Eisenbahn von der tonkinesischen Grenze nach Yünnanfu. Der Bau ist einer französischen Gesellschaft übertragen. Der chinesische Gouverneur von Yünnen, Licu, hindert die mit der Absteckung der Linie betraute Commission an ihren Arbeiten und verlangt die vorherige Regelung einer Reihe von Punkten. Während die Concessionsbedingungen bestimmten, dass nach Ablauf von 75 Jahren die Bahn an die französische Regierung von Indochina fallen sollte, fordert China die Controle und das Ueberwachungsrecht der Linie und ihren Rückfall an China nach 75 Jahren.

China. Der kaiserliche Hof reist von Singanfu ab und trifft in Tungwanfu ein. Die Kaiserin beabsichtigt, nicht Putschyn, den Sohn des Prinzen Tuan, sondern Lunpeitse, einen Neffen Tuans zum Thronfolger zu ernennen; die Reformpartei erhebt gegen diese Wahl Einwendungen und hofft, dass auch die Mächte sich ihr widersetzen werden. Es werden zwei neue Erlässe veröffentlicht: durch den einen werden drei neue Staatsbehörden errichtet und zahlreiche kleinere Beamtenstellen abgeschafft; der andere ermahnt die Beamten ernstlich zur Ausführung der kürzlich ergangenen Erlässe, die der Hof als wesentlich für die staatliche Neuordnung ansehe, und die allein China unabhängig machen würden. Die derzeitige Lage in Peking und Nordchina soll befriedigend sein. Prinz Tsching fährt noch immer fort, mit den Gesandten über die laufenden Geschäfte gemeinschaftlich zu verhandeln und zeichnet sich immer als Bevollmächtigter. Einige Gesandte erhalten Noten von ihnen, worin das Ersuchen gestellt wird, dass Ausländer, welche in das Innere des Landes reisen wollen, ihre Absicht bei den zuständigen Beamten vertragsgemäss anmelden, damit die nothwendigen Schutzmassregeln getroffen werden können; solche Reisende sollen 14 Tage vor dem Antritt der Reise alle Beamte, deren Kreise sie besuchen wollen, von der Reise benachrichtigen. Prinz Tsching richtet an alle fremden Gesandten das schriftliche Ansuchen, dass alle fremden Geschäftsniederlassungen aus Peking entfernt werden, weil Peking kein Vertragshafen sei. Die Vereinigten Staaten ersuchen China, ihr Recht auf ein Niederlassungsgebiet in Tientsin anzuerkennen, damit der amerikanische Handel dieselbe Stütze erhalte wie der Handelsverkehr mit den übrigen Nationen. Russland und Japan verhandeln mit den chinesischen Bevollmächtigten über Landbewilligungen in Schanghai, die an die französischen und englischen Gelände grenzen sollen; man glaubt, dass die Verhandlungen zum Ziele führen werden. Die französische Regierung soll in Macao ein Sanatorium erworben und

mit der portugiesischen Regierung den Kaufvertrag abgeschlossen haben; die englische Regierung erhebt dagegen Einwände. Lihungtschang soll vor seinem Tode an den russischen Gesandten das Verlangen gestellt haben, dass die Mandschurei wieder an China abgetreten werde; Russland erklärt sich einverstanden, die mandschurischen Provinzen Liaotung, Kirin und Heitungkiang nördlich vom Sungariflusse an China zurückzuerstatten, und erklärt sich bereit, Schenking während des laufenden Jahres, Kirin und Heitungkiang innerhalb zweier Jahre zu räumen. China verspricht, sich bezüglich des Schutzes der Bahnlinie Schanhaikwan—Niutschwang ausschliesslich auf Russland zu verlassen und russische Officiere zur Ausbildung der Mandschutruppen Tsengtschis, des Tatarengenerals von Mukden, anzustellen. Der chinesische Bandenführer Tschenwaibozy und der Tschungusenhäuptling und Räuberhauptmann Ludandsy ergeben sich den Russen. In Kwangtung zerstören die Aufständischen weitere kleinere Missionsstationen; die Centralregierung ertheilt den Localbehörden den Befehl, die Missionäre zu schützen, und General Wu schlägt mit 1500 Soldaten die Aufständischen, die zur Dreifaltigkeitsgesellschaft gehören, bei Singling im Tschutschaudistrict; 200 Aufständische fallen und viele werden gefangen genommen und enthauptet. Mehrere tausend Aufständische zerstören die deutsche Missionsanstalt bei Hsingning und greifen die Stadt Hsingning an, werden aber mit Verlusten zurückgeschlagen und die Ruhe in Hsingning wieder hergestellt; die Rebellen greifen auch Schakma an und werden von dort ebenfalls vertrieben. Die Missionäre von Piangtung treffen in Hongkong ein; sie wurden vor dem Anrücken der Aufständischen gewarnt, deren Ziel die Ersetzung der Mandschu-Dynastie durch die Ming-Dynastie und die Ausrottung der Ausländer ist; die chinesischen Behörden entsenden 1600 Soldaten, um den Aufstand zu unterdrücken. Die Mörder des im August ermordeten Stewards Lahr werden in Peking hingerichtet. Die Hungersnoth nimmt zu; in Kiangsu sind 300.000, in Nganhwei 600.000 Personen dem Verhungern nahe, und in Kiangsi soll die Lage noch schlimmer sein; Fremde und Chinesen steuern zu einem Unterstützungsfonds bei, und ein aus den Consuln und chinesischen Beamten zusammengesetzter Ausschuss überwacht die Geldvertheilung.

Korea. Die koreanische Regierung erhält von der japanischen Bank ein Darlehen von 7·5 Millionen Dollars zu 10 Percent verzinsbar; 300.000 $ sollen zur Zahlung von Gewehren und Schiessbedarf verwendet werden, die Japan an Korea geliefert hat. Ausserdem beabsichtigt die koreanische Regierung, bei Japan Geschütze neuesten Systems zu kaufen. In Korea herrscht Hungersnoth, und die Regierung hat ein Ausfuhrverbot für alle Arten von Getreide und Nahrungsmitteln erlassen.

Philippinen. Eine Abtheilung amerikanischer Infanterie stösst bei Lipa mit einer Schaar stark verschanzter Rebellen zusammen und muss sich mit Verlusten zurückziehen. Die Polizeitruppe von Cantanag in der Provinz Tayabas wird von den Insurgenten gefangen genommen. Auf der Insel Samar herrscht Aufuhr; 500 Boleros greifen ein Detachement amerikanischer Infanterie von 46 Mann bei Bongahan am Gandaraflusse an, werden aber nach dem Eintreffen amerikanischer Verstärkungen mit grossen Verlusten zurückgeschlagen. Die amerikanischen Behörden ergreifen energische Maassregeln, um den Aufstand niederzuwerfen; General Smith verlangt die Auslieferung aller Waffen und die Namhaftmachung aller Theilnehmer an dem gegen die Amerikaner gerichteten Angriff, widrigenfalls die Präsidenten nach Guam auf den Ladronen gesandt, ihre Dörfer zerstört und ihr Eigenthum confiscirt würde. Die meisten Städte im Süden Samars sind zerstört. Der Führer der Filipinos, General Malvar, erlässt eine Proclamation, wodurch er sich zum Generalcapitän ernennt und die Absicht kundgibt, die Armee umzuwandeln.

Afrika.

Algier. Der Generalgouverneur von Algerien, Révoil, der sich auf einer Rundreise in Algerien befindet, empfängt in Duvergier an der marokkanischen Grenze den Häuptling des Stammes der Duiminia, der ihm seine Unterwerfung ausdrückt. Auch der Schwiegersohn des Bu Amama drückt seine Ergebenheit gegen Frankreich aus. In Mescheria begrüssen vier Notabeln aus El Ulareff, einer der vier Ansiedlungen von Figig, den Gouverneur und versichern, dass die Einwohner von Figig mit Frankreich in Frieden zu leben wünschen. — In Milianah kommt es zwischen Tirailleurs und Eingeborenen zu einer blutigen Schlägerei, wobei ein Tirailleur und zwei Eingeborene getödtet werden.

Marokko. Ein spanisch-marokkanisches Abkommen setzt die an beide gefangenen Spanier zu zahlende Entschädigungssumme auf 8000 Pesetas fest; an die spanische Regierung sind 150.000 Pesetas zu zahlen; für die Freilassung ist eine Frist von 50 Tagen gesetzt, und erfolgt die Freilassung dann nicht, so hat Marokko eine neue Entschädigung zu zahlen. Die marokkanische Regierung zahlt dem spanischen Gesandten die Entschädigungssumme von 30.000 $ für die Gefangennahme und Wegführung der spanischen Staatsangehörigen und 1600 $ für die Verwandten des Letzteren. Der Sultan schickt Truppen nach den Bezirken von Beni Mesara, Arcila und Wasan, um die spanischen Gefangenen zu befreien und die Bergstämme zu züchtigen.

Französischer Sudan. In der Nähe von Damerghu findet ein heftiger und blutiger Kampf zwischen räuberischen Tuarys und einer tripolitanischen Karawane statt; dieser werden Güter im Werthe von 2 Millionen Mark geraubt, und sie wird nach dem Verluste von 200 Mann vollständig zerstreut; ihre Reste fliehen nach Agades. Eine französische Colonialtruppe aus dem Sudanbezirke Zinder macht sich, nachdem sie von dem Ueberfall Kenntniss erhalten hat, in Begleitung von 2000 eingeborenen Dromedarreitern auf die Verfolgung der Räuber und soll ihnen grossen Schaden zugefügt haben.

Italienisch-Nordostafrika. Die Meldung von einer feindlichen Haltung des Sultans von Raheita und eines kleinen Theiles seiner Unterthanen wird für unbegründet erklärt.

Britisch-Westafrika. Der Mad Mullah hat sich mit 40.000 Mann (?) nach dem unter italienischem Einflusse stehenden Midschertein zurückgezogen und verhält sich ruhig. Er hat Vorräthe an Waffen erhalten, die von Dschibuti in Fahrzeugen der Eingeborenen verschifft und an verschiedenen Stellen der Küste gelandet wurden. Es besteht nicht die Absicht, eine neue Expedition zu entsenden, doch sind Anstalten getroffen worden, im Innern einen Theil der Somalitruppen unter britischen Officieren zu halten, um weitere Uebergriffe zu verhindern. Die vorgeschobene britische Station Bura wird eine starke Garnison unter britischen Officieren erhalten. — Es ergeht eine Verordnung, welche die Angliederung des Aschantilandes in der ganzen Breite des britischen Schutzgebietes zwischen der Grenze im Westen nach der französischen Elfenbeinküstencolonie und im Osten nach Tago, im Norden bis zum 8. Breitengrade an die Küstencolonie ausspricht. Ueber den 8. Breitengrad hinaus bleibt bis zur nördlichen Grenze nach dem französischen Sudan das Gebiet der Northern Territories unter blosser Schutzherrschaft und Verwaltung durch einen königlichen Commissär. Zu diesem angeblich sehr werthvollen Gebiete gehört auch der bei der Auftheilung der früheren neutralen Zone zwischen Deutschland und England zugefallene Theil. Zur Vermessung des bisherigen Hinterlandes der Goldküste, vom Aschantigebiet an, ist eine Expedition abgegangen.

Britisch-Ostafrika. Mwanga, der Exkönig von Uganda und Kabarega, der Exkönig von Unioro, langen unter Escorte auf den Seychellen an, wohin sie deportirt wurden.

Spanisch - Guinea. Menschenfressende Eingeborene nehmen einen Corporal und sechs Mann der spanischen Marineinfanterie gefangen und verzehren sie.

Französisch-Congo. Bei einem Ende Juli ausgebrochenen Aufstande schlossen 18.000 Pahuins die von 50 Europäern, meistens Belgiern bewohnten Factoreien am Ogowe ein. Da keine Miliz zur Verfügung war, wurde das französische Kanonenboot „Alcyon" zur Hilfe entsandt. Dieses konnte jedoch bei dem niedrigen Wasserstande des Ogowe nicht vorwärts kommen. Anfangs August gelangte nach Libreville die Nachricht, dass vier Europäer getödtet worden seien.

Congostaat. Die Abtheilung des Majors Malfeyt stosst im Bezirke Katanga am Kisatesee mit den aufständischen Bateteles zusammen. Die Bateteles werden geschlagen und fliehen in der Richtung des Lomamiflusses, wohin die Truppen des Congostaates sie verfolgen. Die Stärke der Aufständischen soll übertrieben worden sein, da diese höchstens über 150 Gewehre verfügen und wenig disciplinirt sind. — Es sollen neuerdings Greuelthaten vorgekommen sein, welche die Agenten einer der grössten Antwerpener Congogesellschaften an Negerfrauen begangen haben; es soll sich um haarsträubende Verstümmlungen von Eingeborenen handeln, die den Agenten nicht die geforderte Menge von Kautschuk eingesammelt hatten. — Die Regierung des unabhängigen Congostaates hat den Bau folgender Eisenbahnen im Congostaat beschlossen: von Stanleyville einerseits in östlicher Richtung bis Mahagi am Albert-Nyanza, und anderseits in südöstlicher Richtung bis zum Tanganyikasee in einer Gesammtlänge von 1400 *km*. Um den Bau zur Ausführung bringen zu können, beabsichtigt der Congostaat eine Anleihe aufzunehmen.

Deutsch-Ostafrika. Im Hinterlande von Lindi wurden die Wabanda durch den Zauberer Mkoto zu Unbotmässigkeiten verleitet. Sie zeigten sich widerspenstig gegen die Maassnahmen des Bezirksamtes und machten sogar einen Angriff auf die Karawane des zu ihnen kommenden Bezirksamtmannes Everbeck, der allerdings erfolglos war. Der Compagnie unter Führung des Hauptmannes Johannes ist es gelungen, durch Patrouillengänge und abgehaltene Schauris die Bevölkerung in dem aufständigen Gebiete wieder zu beruhigen und den Zauberer Mkoto gefangen zu nehmen.

Zambesia. Der Rebellenhäuptling Mapondena, der auf portugiesisches Gebiet vertrieben worden war, ist jüngst an der Spitze mehrerer hundert bewaffneter Anhänger nach Zambesia zurückgekehrt und hat im nördlichen Gebiete Schrecken verbreitet. Er soll einige Weisse ermordet haben. Eine Abtheilung berittener Polizei suchte ihn in Mazoe auf, aber bei ihrer Annäherung floh Mapondena wieder über die Grenze.

Südafrikanische Republik. Der Aufstand der holländischen Ansiedler in der Capcolonie ist allgemein. Ueber Capstadt und den District Capstadt wird der Belagerungszustand verhängt; in den Bezirken Wynberg, Simonstown, Port Elizabeth und East London der Capcolonie wird das Kriegsrecht proclamirt. Gefechte und Kämpfe finden statt bei Onetrehill, bei Moedvill, in der Nähe von Helpmakaar, bei Petrusburg und Uitenhagesdam im Bezirke Barklyeast nördlich vom Zandriver, östlich von Vryheid, nordöstlich von der Strasse von Piequetberg, bei Dörnbosch in der Nähe von Zwagelshock, nordwestlich und nördlich von Balmoral und am Maricoflusse.

Australien.

Samoa. Capitän Tilley, der amerikanische Gouverneur von Tutuila, soll wegen Trunkenheit und nicht standesgemässen Betragens vor Gericht gestellt werden; er ist bereits seines Amtes enthoben, und eine Untersuchung ist eingeleitet. Unter den amerikanischen Samoanern herrscht grosse Unzufriedenheit, da sie weder für die eingelieferten Waffen, noch für das zu Regierungszwecken übernommene Land bezahlt worden sind; auch beklagen sie sich darüber, dass sie keine Schutzherrschaft mit dem Rechte der Selbstregierung bildeten, noch gebe es geregelte und den Einwohnern bekannte Beziehungen zur amerikanischen Regierung mit festen finanziellen Zuwendungen.

Deutsch-Neuguinea. Zwischen den an der Nordwestküste wohnenden Malolleuten und den anderen Stämmen finden fortwährend Kämpfe statt; ähnliche Fehden kommen in der Umgegend von Monumbo (Potsdamhafen) vor. An der Küste hören der gegenseitige Vernichtungskampf und die steten Kriegsursachen niemals auf. Die Arbeiter der Europäer werden hingemordet und auch die Weissen sind in Gefahr. Der kaiserliche Richter hat wegen einer der vielen Unthaten eine Strafexpedition eingeleitet. Inzwischen wurde in der Hansabucht ein von der Neuguinea-Compagnie angestellter Chinese mit seinen melanesischen Arbeitern von den Eingeborenen ermordet und im Hause verbrannt.

JEDNOTA

MISCELLEN.

Die Nilreservoirs. Das k. und k. Consulat in Cairo schreibt in seinem Berichte für das III. Quartal laufenden Jahres:

Die Arbeiten an den Reservoirs in Assuan und Assiut nehmen ihren regelmässigen Fortgang. Man hofft, dieselben bis zur Nilschwelle des Jahres 1902 fertigstellen zu können. Der englischen Unternehmung Aird & Cie. wurden bisher ca. 2,000.000 £ bezahlt. Die ursprünglich veranschlagten Kosten waren $2^1/_2$ Millionen Pfund Sterling, sie werden jedoch wahrscheinlich sehr stark überschritten werden müssen, weil verschiedene nicht vorhergesehene Arbeiten nachträglich in Angriff genommen werden mussten. Der Zweck der Barragen besteht darin, mittelst verschliessbarer eiserner Thore, welche in Assuan zwischen 108 Säulen quer am Nil verlaufen, das Niveau des Nils auf der gleichen Höhe zu erhalten, um auf diese Weise das zur Speisung der Canäle erforderliche Wasser zu sichern. Es wird allgemein erwartet, dass das Reservoir von Assuan das zur Bewässerung von 5,000.000 Feddan erforderliche Wasserquantum liefern wird.

Noch sind die Reservoirs von Assuan und Assiut nicht vollendet und schon beschäftigen die Regierung neue Pläne, welche auf reichlichere Wasserversorgung des Landes abzielen. In Aegypten ist die Wasser- (Nil-) Frage eine Lebensfrage. Mit ihr ist der Wohlstand der Bevölkerung innigst verknüpft, von ihrer zukünftigen Gestaltung hängt das Wohl einer grossen Menge Einwohner ab, welche der Wohlthaten des befruchtenden Stromes noch entbehren, die Verwerthung ausgedehnter Flächen des Landes und die Umwandlung ausgedehnter sandiger Wüstenstriche in blühende Gärten. Es ist demnach kein Wunder, dass diese Frage die ganze öffentliche Meinung interessirt. Die erfahrenen Begründer und Leiter des Irrigationsdienstes in Egypten, Sir Willesek und der gegenwärtig noch im Dienste befindliche Sir Garstin, sind zur Erkenntniss gekommen, dass die zwei neuen Reservoirs gegenwärtig, da es sich auch um die Bewässerung des Sudans handelt, keinesfalls den ganzen Wasserbedarf decken können werden. Nun besitzt Egypten natürliche Reservoirs, und zwar die Seen Victoria-Nyanza und Albert-Nyanza für den Weissen Nil und den See Tsana in Abyssinien für den Blauen Nil. Sir Garstin, welcher die Lage und die sonstigen Bedingungen im Lande selbst an Ort und Stelle untersuchte, ist nun zur Meinung gekommen, dass der See Victoria-Nyanza sich als Reservoir nicht gut eignen würde, da das ganze Land rund um den See dicht bevölkert ist und da durch Hebung des Niveaus der Seen die umgebenden Ortschaften alljährlich überfluthet werden müssten. Ueberdies ist für Victoria-Nyanza der Umstand ungünstig, dass der Weisse Nil durch weite Flächen

wenig bevölkerten unfruchtbaren Landes fliesst, welchen durch die Irrigation und Canalisation nicht viel geholfen werden könnte. Nur Berber und Dongola könnten daraus Nutzen ziehen.

Der See Albert-Nyanza könnte 10 Millionen m^3 Wasser liefern. Hier aber stellen sich der Verwirklichung des Planes entgegen nicht nur grosse technische Schwierigkeiten, sondern auch dieselben Uebelstände, die bezüglich des Sees Victoria-Nyanza erwähnt worden sind.

Die Wahl des Sir Garstin fällt nun auf den Tsana-See. Dieser See liegt 1775 *m* über dem Meeresspiegel in einer unbewohnten Gegend im nordabyssinischen Plateau. Unerschöpfliche Wassermassen könnten hier aufgespeichert werden. Der Blaue Nil, welcher hier seinen Ausgang hat, durchquert die fruchtbarsten Landstriche. Durch Wasserzufluss würde sich die Nilschifffahrt auf dem Blauen Nil heben. Bisher wenig erforschte Ländereien und Gebiete mit den reichen Schätzen von durch menschliche Hand nicht berührten natürlichen Ressourcen würden für die Culturarbeit gewonnen werden.

Die Schwierigkeit der Ausführung dieses Planes beruht darin, dass der See auf einem fremden Territorium liegt, dessen Besitzrechte in erster Linie gewahrt werden müssen. Diese Schwierigkeit könnte kaum beseitigt dass der Plan des Sir Garstin wahrscheinlich werden, so nicht bald und nicht leicht leicht verwirklicht werden kann.

Die Frage der Versorgung Egyptens mit Wasser wird den Gegenstand weiterer Untersuchungen bilden. Gegenwärtig befinden sich andere wichtige Fragen, wie z. B. die der Eisenbahnverbindung zwischen dem Sudan und dem Rothen Meere, welche Frage vor allen anderen mit Hinblick auf die dringende Nothwendigkeit, dem Handelsverkehr vom Sudan eine Bahn zu eröffnen, zunächst gelöst werden muss.

Die Schwierigkeiten einer Münzreform in China. Aus Shanghai wird der „Frkf. Ztg." geschrieben: Eine der wünschenswerthesten Neuerungen für China ist eine allgemeine und durchgreifende Reform des Münzwesens. Aber wegen des in solchen Dingen sehr zähen passiven Widerstandes des chinesischen Volkes ist es fraglich, ob es jemals dazu kommen wird. Verschiedene einsichtige Generalgouverneure haben bereits den Versuch gemacht, nützliche Aenderungen einzuführen, aber ohne rechten Erfolg. So befahl z. B. der Vicekönig Tschang Tschi-tung in Wutschang am Yangtsekiang vor einigen Jahren die Ausgabe von Tausend Käsch-Scheinen, die in der ganzen Provinz Hupeh Giltigkeit haben sollten. Man hätte nun denken sollen, Jedermann würde lieber einen solchen Schein im Werthe von etwa zwei Mark als 1000 durchlöcherte Kupferstücke nehmen. Aber nein! Es war eine Abweichung vom Althergebrachten und schon darum den Chinesen unsympathisch. Die einheimischen Banken wagten die Scheine zwar nicht einfach zurückzuweisen, aber sie mischten unter die 1000 dafür verlangten Kupferstücke manche minderwerthige, was zur Folge hatte, dass die Scheine rasch im Werthe sanken. Ausserdem wurden sie erfolgreich gefälscht, weshalb sich der Vicekönig Tschang schliesslich gezwungen sah, die erste Ausgabe ganz einziehen zu lassen. Da er aber nicht der Mann ist, von einem einmal gefassten Vorsatze leicht abzugehen, so ist in diesem Jahre eine neue Ausgabe solcher Scheine erschienen. Jetzt wurden in der ganzen Provinz die sehr zahreichen Leihhäuser, die sich in jedem grösseren Orte Chinas befinden, angewiesen, eine Anzahl davon zu übernehmen. Auf diese Weise hoffte man sie rasch in den Verkehr zu bringen. Der Vicekönig kannte jedoch seine Chinesen immer noch nicht genügend. Als unlängst ein Missionär in der Provinz Hupeh von einem Leihhause einige Scheine haben wollte, erhielt er die Antwort, man hätte keine. Auf weitere Fragen stellte sich heraus, dass das betreffende Leihhaus die befohlene Zahl zwar richtig erhalten hatte, aber schon in der nächsten Woche schickte der Besitzer des Hauses einen Mann damit nach der Hauptstadt Wutschang, der dort für seine sämmtlichen Scheine erst Kupferstücke einlöste. Für diese tauschte er dann Silberschuhe ein, die er mit zurückbrachte.

Die Kohlenfelder Chinas. Unter den jüngst von dem American Institute of Mining Engineers herausgegebenen Schriften befindet sich auch ein interessanter Beitrag von Mr. N. F. Drake über die bisher noch verhältnissmässig wenig bekannten Kohlenfelder Chinas. Der Verfasser führt darin aus: Die Position der tieferen und grösseren Kohlenlager der von dem Kai-pin-Becken in dem östlichen Chi-li angefangen bis zu dem Tse Chou-Feld in dem südwestlichen Schansi sich hinziehenden Kohlenfelder ist durchwegs dieselbe; sie liegen alle in einem Durchschnitte von 150 bis 300 Fuss über der kohlenstoffhaltigen Kalkstein-Strata. Jedes einzelne dieser Kohlenfelder repräsentirt sich als ein Theil eines grossen Kohlenfeldes, und dieser Umstand weist auf ein ursprünglich einziges oder auf eine Reihe nahe aneinander liegender Lager vegetabilischer Ueberreste hin, die, überkrustet von einer dicken Schicht von Sedimenten, durch Erderschütterungen und Wasserunterspülungen zu mehr oder minder selbständigen Feldern wurden. Die augenscheinliche Durchschnittsdicke des Hauptlagers ist bei Kai-ping 18 Fuss, bei Wang-ping 35 Fuss, bei Fang-Shang 20 Fuss, bei Ping-Ting 20 Fuss und bei Tse Chou 22 Fuss; und angenommen, dass die Areale dieser Felder gleich sind, ergibt sich für die ganze Region ein Durchschnitt von 23 Fuss. Der Gürtel hat eine lineare Ausdehnung von ca. 500 englischen Meilen, die Breite desselben mag auf nur 50 englische Meilen angenommen werden. Auf Grundlage dieser beiden Daten und der Annahme, dass in Folge von Wasserunterspülungen nur die Hälfte der Fläche als kohleführend in Rechnung zu ziehen ist, kann man immerhin noch auf ein Kohlenlager von 12.500 Quadratmeilen schliessen, was eine Ausbeute von ungefähr 350.000 Millionen *t* ergeben würde, nach den gegenwärtigen Ansprüchen der Consumtion genug, um die ganze Welt auf Jahrhunderte hin mit Kohle zu versehen. Es mag wohl angezweifelt werden, ob die erwähnten Kohlenfelder durchwegs so günstige Positionen zeigen, doch die angeführten Ziffern werden als durchwegs verlässlich bezeichnet. In dem Kai-ping-Kohlenfelde enthält das grosse Lager ungefähr ein Drittel bearbeitbarer Kohle, während das des Wang-ping-Beckens eine verhältnissmässig kleinere Quantität davon birgt. Man glaubt, dass weitere Untersuchungen zu noch glänzenderen Resultaten führen werden.

Die Landwirthschaft Thessaliens. Dem Octoberberichte des k. und k. Consulates Piräens-Athen ist zu entnehmen: Für die ökonomische Entwicklung des Königreiches ist die Provinz Thessalien wegen der ausserordentlichen Ertragsfähigkeit des Bodens anerkanntermaassen von grosser Bedeutung. Wie der Peloponnes mit seiner Korinthencultur die Zuflussquelle des Goldbedarfes des Landes genannt werden kann, hängt vorzüglich von dem Ausfalle der thessalischen Getreideernte die Verminderung des Goldabflusses nach dem Auslande ab. Ausser Cerealien werden in Thessalien vorzüglich Tabak, Olivenöl, Zuckerrüben, ölhaltige Samen und Obst jeder Art cultivirt, während auch die Seidenzucht in dieser Provinz eine erfreuliche Entwicklung aufweist. Das Land ist auch nicht minder für den Betrieb der Viehzucht geeignet.

Jedoch wird unter den gegenwärtigen Verhältnissen die agricole Production oft durch Ueberschwemmungen und nicht selten auch durch Dürre arg beeinträchtigt. Auch lässt die landwirthschaftliche Bildung der Landbevölkerung sowie die agricole Sicherheit viel zu wünschen übrig, während überdies das Verhältniss des Bauernstandes zum Grundherrn beiweitem nicht als zufriedenstellend bezeichnet werden kann. Die agricole Frage

Thessaliens hat vor einigen Jahren den Gegenstand eines eingehenden Studiums einer Commission gebildet, welche die Provinz längere Zeit hindurch bereiste und der Regierung detaillirte Vorschläge über die zum Schutze und zur Förderung der Landwirthschaft nothwendigen Maassnahmen machte

Diese Vorschläge beziehen sich in der Hauptsache auf die Gründung einer Agrarbank, auf die Durchführung von Entwässerungs-, Drainage- und Flussregulirungsarbeiten, sowie auf den Ankauf grösserer Grundbesitzungen und parcellenweise Ueberlassung derselben an die Landbevölkerung gegen ratenweise, auf mehrere Jahre vertheilte Rückzahlung. Diese Vorschläge konnten aber seither der Ungunst der Verhältnisse halber noch nicht ihrer Verwirklichung entgegengebracht werden. Zwar wurde bestimmt, dass der Betrag von 8 Millionen Drachmen, welcher im Jahre 1897 im Wege der Nationalbank an die von den Kriegsschäden betroffene Landbevölkerung leihweise überlassen wurde, sobald derselbe zur Rückzahlung gelangt, als Fundament zur Gründung einer Agrarbank dienen sollte. Hievon sind bisher jedoch nur unbedeutende Summen rückerstattet worden und man muss sich überdies mit Rücksicht auf die Dürftigkeit der Beliehenen darauf gefasst machen, dass die Hälfte dieses Betrages überhaupt nicht zur Rückzahlung gelangen werde.

Bezüglich der vorgeschlagenen Entwässerungs-, Drainage- und Flussregulirungsarbeiten wurde im laufenden Jahre zwar ein fremder Fachmann berufen, welchem die Ausarbeitung der bezüglichen Pläne übertragen wurde, doch dürften diese Arbeiten wegen der Kostenfrage nicht in absehbarer Zeit zur Verwirklichung gelangen. Dagegen wurde in dem Berichtsmonate in der Frage des Ankaufes von Grundbesitz von staatswegen ein ernster Schritt unternommen, indem die Regierung mittelst Vertrag mit den Erben des vor einigen Monaten verstorbenen Stephanovitz-Skylizzi auf die Erwerbung dessen circa 450.000 Stremma umfassenden Grundbesitzes in Thessalien um 80.000 türkische Pfund, vorbehaltlich der Genehmigung der gesetzgebenden Körperschaft optirt hat. Dieser Grundbesitz soll im Sinne des früher erwähnten Vorschlages an die thessalischen Colonien zur Vertheilung gelangen.

Die Lage in Alaska. Die Bemühungen der Regierung, durch Gesetzgebung und Entsendung von Truppen in den chaotischen Zuständen Alaskas Ordnung zu schaffen, berichtet der deutsche Consul in San Francisco, können selbstverständlich nur langsam Erfolg haben. In jedem, den Vereinigten Staaten hinzugefügten Territorium haben eine Zeit lang wilde Verhältnisse geherrscht; in Alaska ist die Dauer solcher Zustände wegen der ungeheueren Ausdehnung und des ungünstigen Klimas dieses Gebietes nothwendigerweise eine viel längere. Da sich in den verschiedensten Theilen Alaskas Goldablagerungen finden, wird die dortige Bevölkerung eine vorzugsweise wandernde, von den Gerichts- und Militärbehörden schwer zu erreichende sein. Die Zustände in Nome sind in dieser Beziehung kennzeichnend. Nachdem die grosse Menge überschüssiger Goldgräber sich von Klondyke dorthin begeben und der angebliche Reichthum dieses neuen Eldorados unzählige Einwanderer herangezogen hatte, ist dort Enttäuschung, Elend, Krankheit und in Verbindung damit rohe Gewalt an der Tagesordnung gewesen. Allein im Juni des letzten Jahres sind nach amtlicher Angabe 18.000 Personen in Nome gelandet. Dass von diesen die grosse Mehrzahl weder Gold noch Arbeit finden konnte, liegt auf der Hand. Die Anwesenheit einer Gerichts- und einer Militärabtheilung haben diesem Andrange von meistens unbemittelten Zuwanderern gegenüber nur wenig bessern können. Diejenigen Stellen, an denen sich auf der Oberfläche Gold fand, waren besetzt, so dass weiter nichts übrig blieb, als — wenn möglich — die Besitzer zu vertreiben oder an einem anderen goldhaltigen District Alaskas das Glück zu versuchen. Es hat also an Gewaltthaten nicht gefehlt; andererseits hat sich ein Theil des Zustromes von Nome nach Koyukuk, Tanana, Kougarak und sonstigen grosse Ausbeute versprechenden Plätzen geworfen, wo ähnliche Zustände nicht ausbleiben dürften. Obgleich Nome noch immer als sehr goldreich dargestellt wird — im letzten Jahre lieferte es angeblich an Gold 2,408.830 $, an Silber 3925 $ — hat man dabei doch mehr die vorhandenen, ausschliesslich durch eigentlichen Bergbau zu verwendenden Quarzlager im Auge, die nur durch Capitalisten ausgenützt werden können. Es wird das nach kurzer Durchwühlung der Oberfläche überall in Alaska der Fall sein, das wegen der bestehenden Unordnung bis jetzt scheue Capital sich aber auch erst dann in grösserem Umfange heranwagen, um die grossen Mineralschätze des Territoriums an Gold, Silber, Kupfer u. s. w. zu heben, nachdem diese Goldgräberzustände beseitigt sind.

Der Gouverneur von Alaska und Abgesandte von Nome beantragen bei dem Congress Gesetze, welche den Besitzern goldhaltiger Stellen vor den Versuchen anderer Personen, sie durch Betrug oder Gewalt zu verdrängen, Schutz gewähren. Der Gouverneur verlangt ferner eine ausgedehntere Vermessung des Territoriums, damit Ansiedler über ihre Heimstätte einen Titel erlangen können, ferner die Befestigung von Dutch Harbor, Aleuten, als Stützpunkt für das südliche Alaska sowie eine Kabellinie nach einem Orte am Puget Sound, endlich auch die Verleihung des Bürgerrechtes an die Eingeborenen und Beschützung derselben, wie sie den Indianern in den Vereinigten Staaten zu Theil wird. Die Eskimos, die friedlich und gutartig sind, werden rücksichtslos behandelt. Durch die massenhafte Vertilgung der Walrosse und anderer Thiere, welche für die Existenz der Eskimos unerlässlich sind, ist unter den letzteren Hungersnoth herbeigeführt worden, so dass, den Berichten nach, ganze Dörfer ausgestorben sind. Ungeachtet derartiger Maassregeln dürfte die Vernichtung dieser gerade für die eisigen Regionen Alaskas werthvollen Eingeborenen, die bis dahin ihr kümmerliches Leben ruhig fristen konnten, in Folge des Vordringens der Einwanderung nicht lange auf sich warten lassen.

Manche südlicheren Districte Alaskas würden, wie mehrfach mitgetheilt wird, nach Lichtung der Wälder für die Landwirthschaft doch in hinreichendem Grade verwendbar sein, um den Bedarf des Territoriums zu decken. Die in Vorschlag gebrachte Theilung Alaskas in mehrere gesondert verwaltete Territorien mag bei fortschreitender Besiedelung zweckmässig erscheinen.

Bei der kürzlich stattgefundenen Grenzregulirung zwischen Alaska und den britischen Besitzungen sollen den Vereinigten Staaten sehr werthvolle Grubendistricte zugefallen sein.

Das neueste, ungewöhnlich reiche Goldlager ist, den Angaben nach, in der Umgegend von Ketchikan, südlich von Wrangel, gefunden worden; daselbst ist eine Anzahl von Gruben — Gold Coin Mining Group — in Bearbeitung. Wie gewöhnlich lauten zunächst die Mittheilungen über die Erträge ungemein günstig. Der Quarz soll an manchen Stellen 1000 $ für die Tonne ergeben. Auch auf einer Insel der Aleutengruppe ist angeblich Gold gefunden worden. Während es bis jetzt den Anschein hat, als befänden sich die bedeutendsten Goldlager auf der Ostseite des Territoriums und in den anstossenden britischen Besitzungen, so zeigt es sich doch wohl in Nome und an anderen Orten des westlicheren Alaska, dass es sich nicht nur um Gold handelt, das namentlich durch den Yukon und seine Nebenflüsse dorthin geschwemmt ist, sondern um Lager goldhaltigen Gesteines, die sich durch ganz Alaska hindurchziehen und in Sibirien wieder zu Tage treten.

LITERATUR.

The spoken Arabic of Egypt. By *J. Selden Wilmore*, M. A. London, David Nutt, 57—59 Long Acre. 1901. Dieses Buch verdient volle Beachtung sowohl seitens der Orientalisten von Fach, die neben dem Altarabischen auch die heutige in Aegypten gesprochene arabische Sprache in den Kreis ihrer Studien einzubeziehen wünschen und hiezu eine zuverlässige Grundlage benöthigen, als auch seitens Jener, die aus rein praktischem Interesse die Erlernung des in Egypten gesprochenen Arabisch beabsichtigen. Die Stellung des Autors bei dem Eingeborenen Appellationshofe zu Cairo (One of the Judges of the Native Court of Appeal at Cairo) bürgt für authentisches Sprachmaterial; die Uebungsbeispiele sind passend gewählt, und die grammatische Darstellung genügt allen billigen Ansprüchen. Ein grosser Vorzug des Buches besteht darin, dass durchweg die wirkliche Aussprache eines jeden Wortes ohne Anwendung des arabischen Alphabets in sorgfältiger Transscription genau bezeichnet ist. Schliesslich sei auch die vornehme Ausstattung des Buches erwähnt. *Bayer.*

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER.

DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE
VORMALS CH. REISSER & M. WERTHNER.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Giltig ab 1. October 1901. **FAHRPLAN.** Giltig ab 1. October 1901.

S. Z. 4/a I. II. III.	S. Z. 4 I. II. III.	P. Z. 14 I. II. III.	S. Z. 4/c Schl. I.	P. Z. 8 I. II. III.	P. Z. 12 I. II. III.	S. Z. 2/b I. II.	S. Z. 2 I. II. III.	P. Z. 10 I. II. III.	S. Z. 6 I. II. III.			S. Z. 3/o I.	P. Z. 13 I. II. III.	S. Z. 3 I. II. III.	S. Z. 3/a I. II. III.	P. Z. 7 I. II. III.	P. Z. 9 I. II. III.	S. Z. 5 I. II. III.	S. Z. 1/b I. II.	S. Z. 1 I. II. III.	P. Z. 11 I. II. III.
740	815	910	1125	110	430	700	825	840	945	ab	**Wien** (Südbahnhof)	an	600	753	850	945	635	405	830	645	915	105
e810	.	948	.	e144	508	.	e856	936	.	an	**Baden**	an	.	714	.	914	559	330	.	.	a846	1227
834	902	1032	1217	211	537	751	924	1021	1036	⩛	**Wiener-Neustadt**	⩛	507	629	758	852	522	259	731	555	824	1152
1012	1038	1253	151	422	752	930	1109	1238	1210	⩛	**Semmering**	⩛	353	429	646	731	319	101	616	441	706	1002
1035	1059	123	212	454	821	951	1130	129	1231		**Mürzzuschlag**		327	352	620	700	231	1213	550	412	637	925
1107	1231	.	.	606	.	.	.	.	.		**Neuberg**		.	256	256	616	.	1119	.	.	530	.
1119	.	236	.	609	931	.	.	259	.		**Kapfenberg**		.	222	.	557	1247	1021	.	.	.	816
143	.	.	.	836	.	.	.	.	.		**Au-Seewiesen**		.	1150	.	405	.	.	.	.	.	515
1126	1143	243	259	620	938	1039	1218	308	115		**Bruck a. d. M.**		237	215	523	550	1235	1007	451	314	534	809
1145	.	343	320	819	1051	1218	.	435	.		**Leoben**		210	140	.	520	1119	911	.	.	455	619
235	.	806	.	.	.	.	.	950	.		**Eisenerz**		1022	1022	.	1022	525	558	.	.	.	.
216	.	†556	.	.	141	214	.	703	.		**Selzthal**		†1030	†1030	.	231	835	.	.	.	235	235
.	.	352	.	.	812	812	.	535	.		**Wörgl**		1201	1201	.	.	1050	.	.	.	743	743
.	.	525	.	.	920	1016	.	735	.		**Innsbruck**		1025	1025	.	.	900	.	.	.	635	635
427	.	1027	726	.	637	718	.	1120	.		**Villach**		958	552	.	1220	451	.	.	.	928	.
1100	.	.	120	.	.	215	.	1027	.		**Venedig**			.	.	445	512	.	.	.	210	.
	1245	430		818	1100	1139	120	504	213		**Graz**			1235	420		1003	805	349	207	431	643
	150	639		1028		.	.	658	.		**Spielfeld**			1013	320		816	601	.	.	.	
	432	756		.		.	.	813	.		**Purkla** (Gleichenb.)			.	1031		517	448	.	.	.	
	630	.		.		.	.	1017	.		**Luttenberg**			.	840		310	.	.	.	.	
	214	715		1112		1253	236	741	328		**Marburg** (Hptbhf.)			940	256		740	527	230	1250	310	
	645	1132		.		.	617	108	617		**Klagenfurt**			545	1009		215	1148	1148	735	1148	
	815	101		.		.	712	237	712		**Villach**			.	835		1245	1056	1056	543	1056	
	105	738		.		.	1046	721	1046		**Toblach**			.	.		714	747	747	101	747	
	600	1203		.		.	145	1116	145		**Bozen-Gries**			.	.		1245	419	419	840	419	
	745	156		.		.	300	.	300		**Meran**			.	.		.	301	301	640	301	
	744	130		.		.	313	.	313		**Trient**			.	.		1058	248	248	721	248	
	829	212		.		.	357	.	357		**Mori**			.	.		937	213	213	641	213	
	950	329		.		.	509	.	509		**Arco**			.	.		813	1254	1254	.	1254	
	1008	346		.		.	526	.	526		**Riva**			.	.		756	1237	1237	.	1237	
	1026	420		.		.	605	.	605		**Verona**			.	.		635	1155	1155	455	1155	
	239	751		1209		.	305	828			**Pragerhof**			851	229		653	432		.	238	
	313	853		349		.	349	939			**Pettau**			722	145		529	156		.	156	
	344	944		140		209	412	1003			**Cilli**			728	129		521	250		1131	133	
	416	1019		224		239	442	1042			**Steinbrück**			658	1257		440	205		1101	100	
	748	.		.		.	724	420			**Agram**			.	750		1254	940		.	940	
	533	1157		431		350	553	1243			**Laibach**			520	1129		251	1215		952	1151	
	726	326		723		541	743	328			**St. Peter in Krain**			248	952		1240	914		818	1015	
	937	.		917		917	917	.			**Abbazia-Matt.**			.	808		.	531		531	823	
	958	.		938		938	938	.			**Fiume**			.	742		.	500		500	752	
	1110	.		100		.	100	915			**Pola**			.	520		.	200		200	615	
	834	520		942		642	900	451			**Nabresina**			1237	832		1051	715		706	850	
	.	1047		630		*1047	.	950			**Venedig via Cervignano**			.	.		525	1020		1020	.	
	1000	846		1118		846	1008	634			**Görz**			.	705		925	524		524	657	
	1152	.		616		.	210	1105			**Venedig via Cormons**			.	1135		445	1035		1035	210	
	559	.		205		.	559	205			**Bologna**			.	630		205	450		450	1035	
	1045	.		634		.	1045	634			**Florenz**			.	300		910	1050		1050	610	
	640	.		110		.	640	110			**Rom**			.	930		230	910		910	1110	
	136	.		635		.	136	635			**Neapel**			.	1105		858	1105		1105	255	
	1159	.	610	1125		.	735	615			**Mailand**		1050	.	610		1125	.		.	735	
	1150	.	915	1150		.	1155	1012			**Genua**		700	.	1115		645	.		.	305	
	519	.	212	.		.	1018	625		⩛	**Nizza**	⩛	1118	.	1215		1000	.		.	345	
	900	615		1025		710	940	535		an	**Triest**	ab		1130	800		955	600		635	815	
	650	1050		1130		215	530	740		ab	**Wien** (Südbahnhof)	an	855	952	140	507	535	935	1150		
	922	1252		300		511	805	1040		an	**Sopron**		601	723	1102	120	330	627	826		
	1055	207				715	916	1235		⩛	**Szombathely**	⩛	400	550	900		219	441	643		
	135	408				1022		349			**Nagy-Kanizsa**		1250		600		1220	200			
	815	845						919			**Zágráb**		739				707	.			
	440	648						711		⩛	**Barcs**	⩛	930				850	1110			
	1000							120		an	**Pakrácz**	ab	250					600			

Die Nachtzeiten von 600 Abds. bis 559 Früh sind durch Unterstreichen der Minutenziffern bezeichnet.

Expresszug Wien—Nizza via Leoben-Villach-Pontebba v. 15. Nov. bis 20. April täglich. Anschluss von St. Petersburg und Warschau in Wien jeden Dienstag.

Expresszug Nizza—Wien via Pontebba-Villach-Leoben vom 16. Nov. bis 30. Aug. täglich. Anschluss nach St. Petersburg—Warschau in Wien jeden Donnerstag.

Die links von den Stationsnamen stehenden Zeitangaben sind von oben nach unten, die rechtsstehenden von unten nach oben zu lesen.

† Jeden Donnerstag, Sonn- und Feiertag. * Kürzeste Verbindung Wien-Venedig.

Speisewagen: Wien-Leoben-Nizza bei den Expresszügen Nr. 4/c und 3/c von Mitte November bis Ende April.

Schlafwagen (I. Classe): Calais-Ostende-Wien-Triest (Wien ab 700, Wien an 645), Wien-Abbazia-Fiume via St. Peter (Wien ab 825, Wien an 915), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala (Wien ab 945, Wien an 830).

Directe Wagen (I., II. Classe): Wien-Leoben-Venedig-Mailand, Wien-Leoben-Glandorf-Klagenfurt und Wien-Pontafel (auch III. Classe) (Wien ab 740, Wien an 915), Wien-Pontafel (Wien ab 840, an 635), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala, Wien-Marburg-Meran (Wien ab 945, Wien an 830), Wien-Abbazia, Fiume (Wien ab 815, 825, Wien an 850, 915), Wien-Görz-Cormons, Wien-Pola (Wien ab 815, Wien an 850), Wien-Cormons-Udine (Wien ab 825, Wien an 915), Wien-Sopron-Pécs (Wien ab 710, Wien an 853), Wien-Sopron-Zákány-Zagráb (M. Á. V.) und Wien-Sopron-Zákány-Barcs (auch III. Classe) (Wien ab 1050, Wien an 535), Wien-Sopron-Eszék (Wien ab 650, 935).

Fahrpläne sämmtlicher Linien im Taschenformat sind bei den Bahnhof-Cassen, jene für die Wiener Localstrecken auch in den Tabak-Trafiken käuflich zu haben.

K. k. landesbefugte GLASFABRIKANTEN

Gegründet 1813. **S. REICH & Co.** Gegründet 1813.

Hauptniederlage und Centrale sämmtlicher Etablissements

WIEN

II., Czerningasse Nr. 8, 4, 5 und 7

NIEDERLAGEN:

Berlin, Amsterdam, London, Mailand und New-York.

Ausgedehntester und grösster Betrieb in Oesterreich-Ungarn, umfassend 10 Glasfabriken, mehrere Dampf- und Wasserschleifereien, Glas-Raffinerien, Maler-Ateliers etc., in denen alle in das Glasfach einschlagenden Artikel erzeugt werden.

SPECIALITÄT:

Glaswaaren zu Beleuchtungszwecken

für Petroleum, Gas, Oel und elektro-technischen Gebrauch.

Preiscourante und Musterbücher gratis und franco.

Export nach allen Weltgegenden.

Soeben erschienen:

Zoll-Compass 1900/1901

II. Theil

enthaltend die Zolltarife von

Kreta, Malta, Montenegro, Niederlande, Norwegen, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Rumänien, Russland, Schweden, Schweiz, Serbien, Spanien und *Türkei*

nach dem Stande vom December 1900.

In den bisher erschienenen zwei ersten Theilen liegen somit die Zolltarife **sämmtlicher europäischer Staaten**, nach dem neuesten Stande redigirt, vor.

Der in Kürze erscheinende III. Theil soll die Zolltarife der wichtigsten aussereuropäischeen Gebiete zur Veröffentlichung bringen.

Das Werk wird **nur im Abonnement** auf alle drei Theile zum Preise von **18 Kronen** abgegeben. Zu beziehen durch das k. k. österr. Handels-Museum sowie durch jede Buchhandlung. — Für Deutschland alleiniger Vertrieb durch E. J. Mittler & Sohn, Berlin SW.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1901/1902. Kürzeste und bequemste **Schnellzugs-Verbindungen.** Winter 1901/1902.

Giltig vom 1. October 1901.

Wien S.-Bhn.-Italien (Abbazia-Mattuglie-Görz-Triest).

700	815	825	ab	**Wien S.-Bhn.**	an	915	850	645
917	937	917	an	**Abbazia-Matt.**	ab	823	808	531
938	958	938		**Fiume**		752	742	500
710	900	940		**Triest**		815	800	635
846	1000	1008		**Görz**		657	705	524
*1047	.	210		**Venedig**		210	1135	*1020
	.	735		**Mailand**		735	610	
	.	1015		**Florenz**		610	300	
* Via Cervignano	.	640		**Rom**		1110	930	
	.	136	an	**Neapel**	ab	255	1105	

Brenner-Route.

†1000	*1015	1025	1100	ab	**Berlin**	an	610	*815	846	†900
1216	1235	113	100		**Leipzig**		321	550	559	634
—	—	1125	1031		**Dresden**		502	—	750	—
806	841	1111	1010		**München**		505	1003	640	1047
1057	1133	259	143	ab	**Innsbruck**	an	1245	659	233	741
248	310	714	600	an	**Bozen-Gries**	ab	840	306	944	353
—	450	852	745		**Meran**		640	142	815	—
357	419	838	744		**Trient**		721	153	755	246
—	—	909	821		**Roveredo**		651	—	723	—
549	605	1102	1026		**Verona**		455	1155	450	1249
—	855	615	225		**Mailand**		1125	925	105	—
7200	—	631	603		**Florenz**		910	—	610	657
537	—	110	1125		**Rom**		230	—	1110	110
†1030	—	635	700	an	**Neapel**	ab	853	—	600	†815

* Nord-Süd-Expresszug. Zwischen Mailand und Cannes ab 1. December dreimal wöchentlich.

†) Berlin-Neapel-Expresszug verkehrt vom 16. Jänner an u. zw. Berlin-München täglich, München-Neapel jeden Montag u. Donnerstag, zurück jeden Mittwoch und Samstag.

Ostende-Wien-(Triest-)Expresszug.

täglich	1000	ab	**London**	an	450	täglich
	450		**Ostende**		950	
	700		**Wien S.-Bhn.**		645	
	917		**Abbazia-Matt.**		531	
	938	an	**Fiume**	ab	500	
	710	an	**Triest**	ab	635	

Directer Schlafwagen-Verkehr nach und von Triest.

Wien-Südtirol (Meran-Arco-Riva).

945	ab	**Wien S.-Bhn.**	an	830
712	an	**Villach**	ab	1056
145		**Bozen-Gries**		419
300		**Meran**		301
313		**Trient**		249
348		**Roveredo**		222
357		**Mori**		214
509		**Aroo**		1254
526		**Riva**		1237
414	an	**Ala**	ab	157

Ungarn-Tirol.

800	800	ab	**Budapest**	an	953	920
615	617	an	**Klagenfurt**	ab	1148	1009
815	712		**Villach**		1056	835
709	423		**Innsbruck**		259	.
110	950		**München**		1111	.
600	145		**Bozen-Gries**		419	.
745	300		**Meran**		301	.
744	313		**Trient**		249	.
821	318		**Roveredo**		222	.
829	357		**Mori**		214	.
950	509		**Arco**		1254	.
1008	526		**Riva**		1237	.
846	414	an	**Ala**	ab	157	.

St. Petersburg-Wien-Nizza-Expresszug

(Wien S.-Bhn.-Nizza-Cannes).

Verkehrt von Mitte November bis Ende April.

Sonntag	910	ab	**St. Petersburg**	an	1130	Samstag
Montag	636	ab	**Warschau**	an	208	Freitag
täglich	1125	ab	**Wien S.-Bhn.**	an	600	täglich
	320	an	**Leoben**	ab	210	
	120		**Venedig**		316	
	610		**Mailand**		1050	
	222		**Nizza**		1206	
	300	an	**Cannes**	ab	1118	

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

XXVII. Jahrgang. WIEN, DECEMBER 1901. Nr. 12 Beilage.

Verlag des k. k. österr. Handels-Museums Wien, IX./1. Berggasse 16.

Erscheint Mitte des Monats.

Abonnementsbedingungen:

Ganzjährig K. 10·—, M. 10·—, Frs. 12·50 ohne Postversendung.
„ K. 11·20, M. 11·20, Frs. 14·— mit „

Insertionsbedingungen:

Für die einmalige Einschaltung einer Viertelseite K. 10·—.

Im Verlage des k. k. österr. Handels-Museums

erscheint jeden Donnerstag die volkswirthschaftliche Wochenschrift

„Das Handels-Museum“

mit der Beilage

Monats- und Quartalsberichte der k. und k. österr-ungar. Consularämter.

Giltig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd“.

Giltig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

OCEANISCHER DIENST.

Triest—Kobe.

(Indien—China—Japan.) Sechs Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung Fiumes) am 7. der Monate Februar, März, April, November, December, Jänner (1902) über Port Saïd, Suez, Aden direct nach Colombo, dann weiter nach Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe. — Sechs weitere Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung Fiumes) am 25. der Monate April, Mai, Juni, Juli, August und September. Auf diesen Fahrten werden ausser den obeng-nannten auch noch die Häfen von Karachi und Bombay (zwischen Aden und Colombo) berührt.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten in den Zwischenhäfen, ausgenommen Bombay, können nach Umeständen verfrüht oder verspätet werden. Der Aufenthalt in Fiume bei der Rückfahrt wird nach Massgabe der Ein- und Ausladung auf die unbedingt nothwendige Zeit verlängert oder verkürzt. Ausser den in der Fahrordnung bezeichneten Echellen können noch auf der Hin- oder Rückfahrt nach Bedarf inde-chinesische, japanische oder birmanische Häfen, sowie Manila angelaufen werden, und wird in diesem Falle die eventuelle Verzögerung nach Thunlichkeit hereingebracht werden.

Triest—Bombay.

(Directer Dienst.) Zwölf Abfahrten im Jahre von Triest, und zwar am 3. jedes Monates mit Ausnahme von Juli, ferner am 15. März, mit Berührung der Häfen von Port Saïd, Suez, Aden und Bombay. Anschluss in Bombay an die Linie Triest—Kobe. Hinfahrt in den Monaten Mai bis October. Anschluss in Bombay bei der Hinfahrt jeden 2. Monat an die Zweiglinie Bombay—Shanghai.

Anmerkung. Die Ankunft und Abfahrt in den Zwischenhäfen kann nach Massgabe der Bedürfnisse verfrüht oder verspätet werden; die Ankunft im Endhafen darf jedoch keine Verspätung erleiden.

Winterlinie **Triest—Karachi—Bombay.** Sechs Abfahrten von Triest (nach vorausgegangener Berührung von Fiume) am 23. der Monate Jänner, Februar, März, October, November und December. Berührung der Häfen Port Said, Suez, Aden, Karachi und Bombay. Zum Theile auch Berührung der Häfen Colombe, Rangoon und Calcutta. Näheres im Fahrplane.

Triest—Rangoon—Calcutta.

Neun Abfahrten von Triest (nach Berührung Fiumes), und zwar am 15. der Monate Jänner, Februar, April, Mai, September, October, November und December und am 9. Juli, mit Berührung der Häfen Port Saïd, Suez, Aden-Colombo, Rangoon und Calcutta. Auf der Hin- und Rückfahrt reservirt sich die Gesellschaft, ausgenommen in der Hinreise im Monate August und in der Rückreise im März, das facultative Anlaufen von Häfen des Rothen Meeres, Karachi-Cochin, Coconada, Madras, und anderen Häfen der Küste von Coromandel, und auf der Rückfahrt das Anlaufen von birmanischen Häfen, sowie Alexandrien, Ancona und Venedig. Die vom 10. Juli bis 10. Jänner jeden Monat von Calcutta ausgehenden Heimfahrten werden von den Schiffen der Linie Triest—Kobe, und die vom 13. December und 13. Jänner durch die in den Wintermonaten verkehrenden Dampfer, welche die Winter-Extrafahrt Triest—Karachi—Bombay besorgen, vollführt. Im Bedarfsfalle können die Ankünfte und Abfahrten von Calcutta verfrüht oder verspätet werden.

Zweiglinie Bombay—Shanghai.

Sechs Abfahrten von Bombay im Jahre 1901, und zwar am 23. der Monate Februar, April, Juni, August, October und December. Laut die Häfen Singapore, Hongkong und Shanghai an, ebenso auf der Rückfahrt — Die Ankünfte und Abfahrten in allen Echellen können mit Rücksicht auf die Erreichung der Anschlüsse verfrüht oder verspätet werden.

DIENST IM ADRIATISCHEN MEERE.

Beschleunigte Eillinie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Donnerstag 8½ Uhr Früh, in Cattaro Freitag 11¼ Uhr Vorm., berührt: Pola, Zara, Spalato, Gravosa.

Retour ab **Cattaro** Freitag 1 Uhr Nachm., in Triest Samstag 4¾ Uhr Nachm., berührt auf der Rückfahrt Lussinpiccolo.

Anschluss in **Cattaro** an die Hinfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Bari.**

Anmerkung. Anschluss in **Triest:** auf der Ausfahrt an den um 7 Uhr 10 Min. Früh ankommenden neuen Wiener Schnellzug und auf der Rückfahrt an die von **Triest** um 5½ Uhr Nachm. nach Italien, Schweiz etc., und um 6 Uhr 35 Min. nach **Wien** fahrenden Schnellzüge. In **Pola** Anschluss bei der Ausfahrt an den um 1 Uhr Nachm. aus Wien ankommenden Zug.

Linie Triest—Metkovich *A.*

Ab **Triest** jeden Mittwoch 8½ Uhr Früh, in Metkovich Freitag 4½ Uhr Nachm., berührt: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Gelsa, S. Martino, Macarsca, Gvadaz, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Sonntag 8 Uhr Früh, in Triest Dienstag 1½ Uhr Nachm.

Anschluss in **Pola** auf der Hinfahrt an die Linie **Pola-Zara** und in **Spalato** an die Hinfahrt der beschleunigten Eillinie **Triest-Cattaro.**

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an den Wienerzug.

Anmerkung. Auf der Hinfahrt wird vom 1. März bis Ende September facultativ der Hafen von Drace angelaufen.

Linie Triest—Metkovich *B.*

Ab **Triest** jeden Samstag 8½ Uhr Früh, in Metkovich Montag 5 Uhr Nachm., berührt: Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Rogesinzza, Traù, Spalato, S. Pietro, Pestire, Almissa, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Gradaz, Fort Opus.

Retour ab **Metkovich** jeden Mittwoch 8 Uhr Früh, in Triest Freitag 6 Uhr Abends.

Anschluss auf der Hinfahrt in **Zara** an die Rückfahrt der Linie **Pola-Zara.**

Linie Triest—Cattaro.

Ab **Triest** jeden Freitag 8½ Uhr Früh, in Spizza darauffolgenden Mittwoch 11 Uhr Vorm., berührt: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogesnizza, Traù, Spalato, Carober, Miluà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegraude, Curzola, Orbich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Peraste-Risane, Perzagno, Cattare, Budua.

Retour ab **Spizza** jeden Mittwoch 11½ Uhr Vorm., in Triest darauffolgenden Montag 1 Uhr Nachm.

Anmerkung. Falls schlechten Wetters wegen das Anlaufen von Castelnuovo nicht möglich wäre, wird in Megline angelegt. Nach Bedarf wird der Dampfer bei Zulass der Witterung Castellastua anlaufen.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an den Zug nach Wien.

Dalmatinisch-Albanesische Linie.

Ab **Triest** jeden Dienstag 8½ Uhr Früh, in **Cattaro** Donnerstag 7½ Uhr Abends, berührt: Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Miluà, Lesina Curzola, Gravosa Castelnuovo, Teodo und Risano.

Retour ab **Cattaro** jeden Montag 10 Uhr Vorm., in **Triest** Mittwoch 6 Uhr Abends.

Anschluss in **Pola** auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der Linie **Pola—Zara.**

Anmerkung. Diese Linie wird von **Cattaro** nach **Bari, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu** und **Santa Maura** verlängert. Auf der Rückfahrt von **Bari** Anschluss nach Dalmatien mit der rückkehrenden **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie.

Linie Pola—Zara.

Ab **Pola** jeden Mittwoch 3½ Uhr Nachm., in Zara Donnerstag 6 Uhr Nachm., berührt: Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe Lussingraude, Novaglia, Valcassione, Porto Manso.

Retour ab **Zara** Sonntag 4 Uhr Früh, in Pola Montag 3½ Uhr Früh.

Linie Triest—Venedig.

Von **Triest** jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag um Mitternacht. Ankunft in Venedig den darauffolgenden Tag.

Retour ab **Venedig** jeden Montag, Mittwoch und Freitag.

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

Fahrplan des „Oesterreichischen Lloyd".

Gültig vom 1. Jänner 1901 bis auf Weiteres.

LEVANTE- UND MITTELMEER-DIENST.

Eillinie Triest—Alexandrien.

Von **Triest** ab jeden Donnerstag 11½ Uhr Vormittag, in Alexandrien Montag 6 Uhr Früh über Brindisi. Rückfahrt von **Alexandrien** jeden Samstag 3 Uhr Nachmittags, in Triest Mittwoch Mittags.

Anschluss in Alexandrien an die Syrisch-Caramanische Linie, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt.

Im Anschlusse in Triest an die Ankunft und Abfahrt des Luxuszuges Ostende—Wien—Triest und in Brindisi auf der Hinfahrt an den Eilzug von 11 Uhr Vorm. und auf der Rückfahrt an jenen von 7 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten März, April, Mai und Juni wird auf der Rückfahrt zwischen **Brindisi** und **Triest** auch **Venedig** im Anschlusse an den Morgenzug angelaufen.

Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der **Griechisch-Orientalischen** und der **Thessalischen** Linie **A**.

Syrisch-Caramanische Linie.

Wöchentlich vom October bis Ende März; vierzehntägig vom April bis Ende September.

Ab **Alexandrien** Dienstag*) 4 Uhr Nachm., in Constantinopel den übernächsten Montag 4 Uhr Früh über Port Saïd, Jaffa, Caifa, Beirut, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersina, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel** Sonntag**) 10 Uhr Vorm., in Alexandrien zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Vormittags.

Anschlüsse: In **Alexandrien** an die Eillinie **Triest—Alexandrien**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt; in **Smyrna** auf der Hinfahrt an die Griechisch-Orientalische Linie A und B Rückfahrt nach Syra und Piräus (in den Monaten April bis Ende September nur mit der Linie B), sowie an die **Thessalische** Linie B (Rückfahrt) nach **Candien, Cerigo** etc.

*) Am 1., 8., 15., 22. und 29. Jänner, 5., 12., 19. und 26. Februar, 5., 12., 19. und 26. März, 2., 16. und 30. April, 14. und 28. Mai, 11. und 25. Juni, 9. und 23. Juli, 6. und 20. August, 3. und 17. September, 1., 8., 15., 22. und 29. October, 5., 12., 19. und 26. November, 3., 10., 17., 24. und 31. December.

**) Am 6., 13., 20. und 27. Jänner, 3., 10., 17. und 21. Februar, 3., 10., 17., 24. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23. Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 6., 13., 20. und 27. October, 3., 10., 17. und 24. November, 1., 8., 15., 22. und 29. December.

Eillinie Triest—Constantinopel.

Von **Triest** jeden Dienstag 11½ Uhr Vorm., in Constantinopel Montag 6 Uhr Früh über Brindisi, Sti. Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden Samstag 10 Uhr Vorm., an in Triest Freitag 4 Uhr Nachm.

Anschlüsse in **Santi Quaranta** auf der Hinfahrt an die Rückfahrt der **Dalmatinisch-Albanesischen** Linie nach **Albanien** und **Dalmatien**, in **Corfu** auf der Rückfahrt an die Linie **Corfu—Prevesa**; in **Piräus**, sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, an die **Griechisch—Orientalische** Linie und auf der Hinfahrt an die **Thessalische** Linie **A** (Rückfahrt).

Directe Thessalische Linie.

(Vom 1. October bis 31. März jede zweite Woche.)

Von **Triest** ab Mittwoch*) 3 Uhr Nachm., in Constantinopel Donnerstag 4 Uhr Früh, über Corfu, Piräus, Salonich, Dardanellen, Rodosto; Rückfahrt von **Constantinopel** Samstag**) 11 Uhr Vorm.; in Triest nächsten Dienstag Mittag.

*) Am 16. und 30. Jänner, 13. und 27. Februar, 13. und 27. März, 10. April, 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 18. December.

**) Am 26. Jänner, 9. und 23. Februar, 9. und 23. März, 6. April, 5. und 19. October, 2., 16. und 30. November, 14. und 28. December.

Thessalische Linie *A*.*)

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag**) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6½ Uhr Früh, über Fiume, Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt jeden zweiten Samstag***) 8 Uhr Früh, in Triest zweitnächsten Dienstag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch Orientalische** Linie **B** in derselben Richtung und auf der Rückfahrt an die Hinfahrt der **Griechisch-Orientalischen** Linie **B**; in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel—Odessa**.

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien**.

**) Am 3., 17. und 31. Jänner, 14. und 28. Februar, 14. und 28. März, 11. und 25. April, 9. und 23. Mai, 6. und 20. Juni, 4. und 18. Juli, 1., 15. und 29. August, 12. und 26. September, 10. und 24. October, 7. und 21. November, 5. und 19. December.

***) Am 5. und 19. Jänner, 2. und 16. Februar, 2., 16. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. October, 9. und 23. November, 7. und 21. December.

Thessalische Linie *B*.

Winterlinie vom 1. October bis 31. März.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel übernächsten Donnerstag 6 Uhr Vorm., berührt: Durazzo, Valona, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel** jeden zweiten Montag**) 4 Uhr Nachm., an **Triest** zweitnächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung; in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel—Odessa**.

*) Am 10. und 24. Jänner, 7. und 21. Februar, 7. und 21. März, 3., 17. und 31. October, 14. und 28. November, 12. und 24. December.

**) Am 28. Jänner, 11. und 25. Februar, 11. und 25. März, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Thessalische Linie *B*.

Sommerlinie vom 1. April bis 30. September.

Ab **Triest** jeden zweiten Donnerstag*) 5 Uhr Nachm., in Constantinopel zweitnächsten Donnerstag 6 Uhr Früh: über Durazzo, Valona, Sti. Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candieo, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto. Rückfahrt von **Constantinopel**) jeden zweiten Samstag 8 Uhr Früh, an **Triest** zweitnächsten Montag Mittag.

Anschlüsse: In **Piräus** auf der Hinfahrt an die Eillinie **Triest-Constantinopel**, sowie an die **Griechisch-Orientalische** Linie **A** in derselben Richtung: in **Constantinopel** an die Linie **Constantinopel-Odessa**.

*) Am 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5. und 19. September.

**) Am 6. und 20. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. September.

Griechisch-Orientalische Linie *A*.*)

Ab **Triest** jeden zweiten Soontag**) 4 Uhr Nachm., in Smyrna Montag 5 Uhr Früh, berührt Fiume, Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Cesmè. Rückfahrt von Smyrna jeden zweiten Samstag***) 3 Uhr Nachm., in Triest den zweitnächsten Sonntag 7 Uhr Früh.

Anschlüsse: In Piräus an die Eillinie Triest—Constantinopel sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt; in Smyrna auf der Hinfahrt nach den Häfen Syriens und Caramaniens (Syrisch-Caramanische Linie, Rückfahrt).

NB. Die Aufenthalte in Fiume können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen Fiume und Alexandrien über Triest mit der Eillinie Triest—Alexandrien.

**) Am 13. und 27. Jänner, 10. und 24. Februar, 10. und 24. März, 7. und 21. April, 5. und 19 Mai, 2., 16. und 30. Juni, 14. und 28. Juli, 11. und 25. August, 8. und 22 Sept., 6. und 20. October, 3. und 17. November, 1., 15., 22. und 29. December.

***) Am 12. und 26. Jänner, 9. und 22. Februar, 9. und 23. März, 6. und 21. April, 4. und 18. Mai, 1., 15. und 29. Juni, 13. und 27. Juli, 10. und 24. August, 7. und 21. Sept., 5. und 19. October, 2., 16. und 30. Nov., 14. und 28. Dec.

Griechisch Orientalische Linie *B*.*)

Von **Triest** ab jeden zweiten Sonntag**) 4 Uhr Nachm., über Smyrna nach Constantinopel, dort an den zweiten Mittwoch 6 Uhr Früh, berührt: Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli. Rückfahrt jeden zweiten Montag***) 4 Uhr Nachm., an in Triest zweitnächsten Sonntag 8 Uhr Früh.

Anmerkung. In den Monaten December, Jänner und Februar wird die Linie nur bis **Smyrna** geführt.

Anschlüsse: In Piräus an die Eillinie **Triest—Constantinopel** sowohl auf der Hin- als auf der Rückfahrt, überdies auf der Hinfahrt an die Thessalische Linie **A**, Rückfahrt nach Candien etc.; in Smyrna auf der Rückfahrt nach Candien etc. (Thessalische Linie **B**, Rückfahrt), sowie in **Constantinopel** auf der Hinfahrt an die Linie **Constantinopel-Odessa**.

NB. Die Aufenthalte in **Fiume** können nach Bedarf verlängert werden.

*) Verbindung zwischen **Fiume** und **Alexandrien** über **Triest** mit der Eillinie **Triest—Alexandrien**.

**) Am 6. und 20. Jänner, 3. und 17. Februar, 3., 17. und 31. März, 14. und 28. April, 12. und 26. Mai, 9. und 23. Juni, 7. und 21. Juli, 4. und 18. August, 1., 15. und 29. September, 13. und 27. October, 10. und 24 November, 8. und 22. December.

***) Am 14. und 28. Jänner, 11. und 25. Febr., 11. und 25. März, 8. und 22. April, 6. und 20. Mai, 3. und 17. Juni, 1., 15. und 29. Juli, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 7. und 21. October, 4. und 18. November, 2., 16. und 30. December.

Linie Constantinopel—Batum.

Wöchentlich vom October bis Ende März, vierzehntägig vom April bis Ende September.

Von **Constantinopel** ab Samstag*) 12 Uhr Mittags, in Batum Donnerstag 6 Uhr Früh, über Ineboli, Samsun, Kerasunt, Trapezunt, Rizeh; Rückfahrt von **Batum** Freitag**) 6 Uhr Abends, in Constantinopel Mittwoch 2 Uhr Nachm.

*) Am 5., 12., 19. und 26. Jänner, 2., 9., 16. und 23. Februar, 2., 9., 16., 23. und 30. März, 13. und 27. April, 11. und 25. Mai, 8. und 22. Juni, 6. und 20. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 5., 12., 19. und 26. October, 2., 9., 16., 23. und 30. November, 7., 14., 21. und 28. December.

**) Am 4., 11., 18. und 25. Jänner, 1., 15., 18. und 22. Februar, 1., 8., 15., 22. und 29. März, 12. und 26. April, 10. und 24. Mai, 7. und 21. Juni, 5. und 19. Juli, 2., 16. und 30. August, 13. und 27. September, 4., 11., 18. und 25. October, 1., 8., 15., 22. und 29. November, 6., 13., 20. und 27. December.

Linie Constantinopel—Odessa.

Von **Constantinopel** ab jeden Donnerstag 3 Uhr Nachm., in Odessa Samstag 7 Uhr Früh; Rückfahrt von **Odessa** jeden Montag 3 Uhr Nachm., in Constantinopel Mittwoch 7 Uhr Früh.

Linie Constantinopel—Costanza.

Von **Constantinopel** jeden Samstag 3½ Uhr Nachm., in **Costanza** Montag 5½ Uhr Nachm.; über **Burgas** (auf der Rückfahrt auch Varna); Rückfahrt von **Costanza** jeden Montag 8½ Uhr Abends, in **Constantinopel** Donnerstag 7 Uhr Früh.

Zweiglinie Corfu—Prevesa.

Von **Corfu** jeden Sonntag 6 Uhr Früh, in Preveza 5 Uhr Nachm.: über Sajada, Parga, Sta. Maura.

Rückfahrt von **Prevesa** jeden Dienstag 7 Uhr Früh, in Corfu 6 Uhr Abends.

Anschluss in Corfu auf der Rückfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel.

Linie Constantinopel—Braila *A*.

Von **Constantinopel** jeden zweiten Mittwoch*) 2 Uhr Nachm., in Galatz Montag 7 Uhr Früh; über Varna, Costanza, Sulinà und Braila. Rückfahrt von Galatz jeden zweiten Mittwoch**) 7½ Uhr Früh, in Constantinopel Freitag 11 Uhr Vormittag.

Anschluss in Constantinopel auf der Rückfahrt an die Eillinie Triest—Constantinopel.

*) Am 6. und 20. März, 3. und 17. April, 1., 15. und 29. Mai, 12. und 26. Juni, 10. und 24. Juli, 7. und 21. August, 4. und 18. September, 2., 16. und 30. October, 13. und 27. November, 11. und 25. December.

**) Am 13. und 27. März, 10. und 24. April, 8. und 22 Mai, 5. und 19. Juni, 3., 17. und 31. Juli, 14. und 28. August, 11. und 25. Sept., 9. und 23. October, 6. und 20. November, 4. und 18. December.

Linie Constantinopel—Braila *B*.

Von **Constantinopel** jeden zweiten Donnerstag*) 2 Uhr Nachm.; in Galatz Dienstag 7 Uhr Früh, über Varna, Costanza, Sulinà, Braila. Rückfahrt von Galatz jeden zweiten Donnerstag**) 7½ Uhr Früh; in Constantinopel Samstag 11 Uhr Vormittag.

*) Am 28. Februar, 14. und 28. März, 11. und 25. April, 9. und 23. Mai, 6. und 20. Juni, 4. und 18. Juli, 1., 15. und 29. August, 12. und 26. September, 10. und 24. October, 7. und 21. November, 5. und 19. December.

**) Am 7. und 21. März, 4. und 18. April, 2., 16. und 30. Mai, 13. und 27. Juni, 11. und 25. Juli, 8. und 22. August, 5. und 19. Sept., 3., 17. und 31. October, 14. und 28. November, 12. und 26. December.

Eventuelle Aenderungen in den Zwischenhäfen ausgenommen und ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumazverkehrungen.

December 1901. Nr. 12.

OESTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K. = 10 Mark.

INHALT: Die wirthschaftliche Lage in Ostasien 1901. — Die wirthschaftliche Lage in Bagdad. — Die südchinesischen Vertragshäfen im Jahre 1900. — Der Handel von Lourenço Marques. — Chronik — Miscellen: Das japanische Kamphergeschäft. — Die Bevölkerung der Vereinigten Staaten. — Die koreanische Bahn von Söul nach Fusan. — Literatur.

DIE WIRTHSCHAFTLICHE LAGE IN OSTASIEN 1901.

Dem Berichte der Hamburger Handelskammer für das Jahr 1901, der am letzten December in der Versammlung eines „Ehrbaren Kaufmannes" erstattet wurde, entnehmen wir folgende Darlegung über die Marktlage in Ostasien im verflossenen Jahre:

Was *China* anlangt, hat der letztjährige Boxeraufstand dem Norden Chinas zu tiefe Wunden geschlagen, als dass die Einwirkungen sich nicht auch noch in diesem Jahre ziemlich bemerkbar gemacht haben sollten. Namentlich ist dies mit Bezug auf den Exportverkehr Chinas nach dem Auslande der Fall gewesen; sind doch manche der bedeutendsten Handelsartikel des Nordens, wie Schaf- und Ziegenfelle, Wolle, Borsten, Strohgeflechte etc., in Tientsin nur in ganz kleinen Quantitäten an den Markt gekommen und häufig in sehr mangelhafter Qualität, da es den chinesischen Einkäufern im Innern unter den anormalen Verhältnissen meistens unmöglich war, die sonst übliche Sorgfalt beim Einkauf walten zu lassen. Aber auch die Producte der nicht unmittelbar in Mitleidenschaft gezogenen Provinzen fanden im grössten Theile dieses Jahres in Europa nur wenig willige Abnehmer zu beständig weichenden Preisen. Muss daher das Exportgeschäft von China ein unbefriedigendes genannt werden, so ist hingegen der Umfang der deutschen Ausfuhr nach China als zufriedenstellend zu bezeichnen, wenn auch der Norden des Landes erst seit einigen Monaten wieder als regelmässiger Auftraggeber erscheint und die Aufträge meistens noch in bescheidenen Grenzen gehalten sind. Freilich dürfte die Ziffer der deutschen Gesammtausfuhr nach dem fernen Osten in diesem Jahre durch das Verbot der Waffenausfuhr eine wesentliche Beschränkung erfahren haben.

Die deutsche Schiffahrt hat auch in diesem Jahre in Ostasien, namentlich durch das Eingreifen der Hamburg-Amerika-Linie, einen weiteren Aufschwung genommen. Auf dem Yangtse fahren zwei deutsche Dampferlinien; es laufen jetzt deutsche Schiffe regelmässig zwischen Canton, Hongkong und Shanghai, zwischen Shanghai, Tsingtau und Tientsin, zwischen Hongkong und Wladiwostok, zwischen Japan, China und Australien.

In Shanghai ist ein deutsches Unternehmen zur Errichtung von Landungs- und Lagerungsanlagen geplant, mit deren Herstellung voraussichtlich sehr bald begonnen werden wird.

Die Schadensansprüche der durch die Unruhen betroffenen Firmen und Privatleute sind, nachdem sie auf dringendes Anrathen ihrer betreffenden Behörden auf das Mindestmaass beschränkt wurden, zum grössten Theil bereits anerkannt worden und harren nur noch der Bezahlung. Die deutschen Reclamanten wurden durch eine halbofficiöse Mittheilung beunruhigt, nach der die Begleichung ihrer Schadensansprüche nach Maassgabe der Bezahlung der Gesammtentschädigung des chinesischen Reiches an die verbündeten Mächte erfolgen solle, so dass danach die endgiltige Regulirung erst mit dem Ablaufe von 39 Jahren stattfinden würde; neuerdings ist aber seitens der deutschen Regierung in Aussicht genommen, die Privatforderungen aus den ersten von China eingehenden Baarzahlungen vorweg zu befriedigen.

Um der chinesischen Regierung die Bezahlung der Zinsen und die Amortisation der den verbündeten Mächten auszufolgenden Schuldsumme von 450 Millionen Taels zu erleichtern, ist der Ein- und Ausfuhrzoll auf 5 Percent ad valorem erhöht worden, nachdem der specifische Satz auf die grosse Mehrzahl der eingeführten Artikel durch den bedeutenden Fall des Silbers seit Festlegung der Zollraten weit unter diese ursprünglich vorgesehene Höhe gesunken war. Die jetzigen Werthzölle sollen, weil für den Handel als nachtheilig erachtet, wieder in specifische Zollsätze umgewandelt werden, wie es in einigen Haupthäfen Chinas bereits provisorisch geschehen ist.

Mit Freuden ist es zu begrüssen, dass immer weitere Kreise sich den Interessen des deutschen Handels mit Ostasien zuwenden, und dass sich unter Anderem die unter dem Namen „Ostasiatischer Verein" bestehende Vereinigung von Kaufleuten, die die dortigen Verhältnisse aus eigener Anschauung kennen, immer rühriger der Aufgabe unterzieht, weitere Kreise der Bevölkerung über die Beziehungen zum fernen Osten und dessen hohe wirthschaftspolitische Bedeutung aufzuklären. Nur gar zu leicht ist man beispielsweise in Deutschland geneigt, das bei den chinesischen Behörden vorherrschende Pflichtgefühl betreffs stricter Einhaltung der mit dem Auslande vereinbarten Zahlungstermine ihrer Staatsschulden sowie die geschäftliche Moralität des chinesischen Kaufmannes zu unterschätzen, und doch haben in erster Linie gerade diese Factoren es den deutschen Chinahäusern ermöglicht, die schweren Stürme des letzten Jahres auszuhalten und zu überwinden.

Die deutsche Colonie *Tsinglau* ist erfreulicherweise in stetem Wachsen begriffen. Die Bauten am Lande und im Hafen schreiten rüstig vorwärts, während die Eisenbahn bereits bis Kaumi (128 *km*) vollendet ist und im Frühjahr Weihsien erreichen wird, wo dann hoffentlich die Arbeiten in den dort gelegenen Kohlenminen soweit gefördert sein werden, dass ohne Verzug mit dem Versandt oder Kohle nach Tsingtau begonnen werden kann.

Die ersten drei Quartale dieses Jahres hatten in *Japan* unter den gleichen schlechten geschäftlichen Verhältnissen zu leiden, unter denen das vorige Jahr zu Ende gegangen war. Die Rückwirkungen der chinesischen

Wirren, Lahmlegung der Ausfuhr japanischer Industrieerzeugnisse nach China und dadurch herbeigeführte Geldknappheit veranlassten Zahlungsstockungen japanischer Händler und kleinerer Banken, so dass das Geschäft sehr stark abfiel. Eine Ausnahme hievon bildete jedoch, abgesehen von einigen Specialitäten der Textil- und Metallbranche, der Artikel Zucker, in dem, wie bereits erwähnt, die zum 1. October d. J. eingeführte japanische Consumsteuer bedeutende Verschiffungen bewirkte. Eine grosse Seidenernte, in Verbindung mit einem gleichzeitigen Steigen der Preise, und namentlich eine ergiebige Reisernte haben gegen Ende des Jahres die Geldknappheit gemildert, was besonders den inzwischen stark angehäuften Importlagern erfreuliche Gelegenheit zum Absatze ihrer Vorräthe verschaffte. Neue Bestellungen sind allerdings noch knapp und die zu erzielenden Preise gering, doch darf der Hoffnung auf fernere Besserung des Geschäftes Raum gegeben werden.

Die wirthschaftliche Erschliessung *Koreas* schreitet in erfreulicher Weise fort und wird besonders durch die am 1. October 1900 eröffnete Eisenbahnverbindung zwischen der Hauptstadt Soeul und dem Hafenplatze Chemulpo sowie andere in Aussicht stehende Eisenbahnbauten gefördert werden. Für die in amerikanischen und englischen Händen befindlichen Bergwerksunternehmungen haben sich Syndicate gebildet, die eine kräftigere Handhabung des Betriebes bewirkt haben. Auch die deutschen Handelsbeziehungen zu Korea befinden sich in fortschreitender Entwicklung, jedoch hatte in der zweiten Hälfte des Jahres das Geschäft durch ungünstigen Ausfall der Reisernte zu leiden.

Die Geschäftslage in *Siam* wurde durch den vorzüglichen Ausfall der vorigen und das ebenfalls reichliche Erträgniss der diesjährigen Reisernte vortheilhaft beeinflusst. In Folge einer günstigen Regensaison und eines hohen Wasserstandes in den Flüssen sowie den zahlreichen Canälen trat eine reichliche Zufuhr von Teakholz aus den oberen Provinzen und damit ein gesteigerter Export auch dieses Artikels ein. Durch diese günstige Entwicklung erfuhr auch die Kaufkraft der Bevölkerung und deren Bedarf an europäischen Artikeln eine Zunahme, die der deutschen Einfuhr nach Siam mit zugute kam. Einen bemerkenswerthen Aufschwung nahm die deutsche Schiffahrt nach dem Uebergang der den Verkehr mit dem südlichen China und den Straits Settlements vermittelnden Küstenlinie in deutsche Hände. Zur Zeit laufen etwa 30 reguläre deutsche Küstendampfer nach Bangkok, und in der gesammten Schiffahrtsstatistik von Siam dürfte Deutschland jetzt mit etwa 80 Percent an erster Stelle stehen.

DIE WIRTHSCHAFTLICHE LAGE IN BAGDAD.

(Bericht des k. und k. Consulates in Bagdad über Landwirthschaft, Handel und Verkehr in den Vilayeten Bagdad und Basrah während des III. Quartales 1901.)

Der Ausfall der Schettwiernte hat die ottomanische Regierung genöthigt, der steigenden Tendenz der Getreidepreise durch Erlass eines Ausfuhrverbotes für den am ärgsten betroffenen District von Haï entgegen zu wirken. Auch das Resultat der Seificulturen wurde durch den während des Berichtsquartals ständig sinkenden Wasserstand der Ströme höchst ungünstig beeinflusst. Besonders kritisch war die Lage in Folge Austrocknens des Hussejnijecanales und des Dialaflusses für die Culturen der Gegend von Kerbela und die Obstgärten von Bakuba. Während bezüglich letzterer eine Abhilfe unmöglich war und es daher heute noch zweifelhaft ist, wie weit sich die verdorrten Pflanzungen in der feuchten und kühlen Jahreszeit wieder erholen werden, beschloss die Localregierung bezüglich des Hussejnijecanales eine Rettung der Situation durch Vertiefung und Reinigung desselben zu versuchen, welche Arbeiten bereits in Angriff genommen wurden. In Basrah, wo bekanntlich auch die Getreideproduction des westlichen und südlichen Theiles des Bagdader Vilayets in den Handel kommt, schätzt man den Entfall der Seifiernten gegenüber dem Vorjahre auf etwa 50 Percent, und wird das annäherungsweise absolute Ergebniss der Ernte in der Basraher Exportsphäre für Sesam auf 400 Teghars (ca. 600 *t*), für Dari auf 4000 Teghars (ca. 6000 *t*) und für Dschildschil (mesopotamischer Hanf) auf 50 Teghar (circa 95 *t*) angegeben. Die Getreidepreise waren bezüglich der Schettwifrüchte um etwa 35—45, bezüglich der Seifiproducte um 25—30 Percent höher als im Vorjahre.

In das Berichtsquartal fiel der Beginn der diesjährigen Basraher Dattelexportsaison, und lässt sich daher deren Ergebniss durchaus noch nicht definitiv beurtheilen. Es scheint jedoch, dass die Befürchtungen sich nur insoferne realisirt haben, als der Markt recht flau anhub, ohne dass indess ernstere Krisen in Aussicht zu stehen scheinen. Der Grund dieser relativen Besserung der Marktlage ist hauptsächlich darin zu suchen, dass statt der befürchteten Ueberproduction, welcher Mangels Solidarität der Basraher Producenten und Händler schwer abzuhelfen gewesen sein wäre, die Lese quantitativ hinter der des Vorjahres zurückgeblieben zu sein scheint. Wie weit dies der Fall sei, lässt sich indess angesichts widersprechender Angaben auch nicht annähernd feststellen. Während die einen von einem bloss 25percentigen Ausfall sprechen, nehmen andere eine diesjährige Production von 40.000 *t* an, was, je nachdem man die vorjährige Lese nach einem Theile der Quellen mit 70.000—80.000 oder nach anderen mit 120.000 *t* ansetzt, einen Entgang von 50—57 oder gar von 66 Percent ergeben würde. Die Dattelpreise auf dem für Europa einzig und allein in Betracht kommenden Basraher Markte sind trotz alledem stark gesunken. Die Bagdader Datteln, deren exportfähiges Product (Zahdi) nur nach den Levantehäfen und dem sonstigen Oriente bestimmt ist, war eine qualitativ und quantitativ äusserst zufriedenstellende. Die commercielle Lage der mesopotamischen Plätze war während des Berichtsquartales keine besonders günstige. Während Basrah unter der glücklicherweise nicht realisirten Befürchtung einer Dattelüberproduction und unter geringer Nachfrage nach den Exportartikeln auf den europäischen Märkten litt, war es in Bagdad eine zuerst in Folge von Quarantainen, dann wegen niedrigen Wasserstandes eingetretene, der Dauer und Intensität nach nie dagewesene Verkehrsstockung auf dem Tigris, welche wie ein schwerer Alp auf Handel und Wandel lag. Hiezu kam noch die Truppenconcentrirung in Samawa, welche einerseits den Platz mit übertriebenen Gerüchten von kriegerischen Unternehmungen erfüllte, andererseits durch die Flucht der in Contribution gezogenen Karawanenführer und ihrer Saumthiere den persischen Transit durch mehrere Wochen unterbunden hat. Endlich haben auch die Zahlungsschwierigkeiten einer grossen Bagdader Firma eine Zeitlang ernste Besorgnisse erweckt. In letzterer Hinsicht hat sich zweifellos die Ottomanbankfiliale in Bagdad gerade bei der sonst ungünstigen Lage des Handels ein namhaftes Verdienst dadurch erworben, dass sie durch ihr Eingreifen die Gefahr eines Fallits abgewendet und den Platz vor einer Panik bewahrt hat, zu der bei der gesunden Fundirung der besseren Bagdader Firmen allerdings kein ernster Anlass vorlag, welcher aber doch viele mittlere und kleine Leute zum Opfer hätten fallen können.

Die während des Berichtsquartales per mare in Basrah eingelangte Gütermenge, welche wie alle für diesen Hafen gegebenen Zahlen ausser dem dortigen Absatze auch die zum Importe nach Bagdad und Transit nach Persien bestimmten Waaren mit umfasst, wird mit etwas über 10 Millionen Kronen bewerthet, während die betreffenden Ziffern für das I., beziehungsweise II. Trimester bloss 7·4 und 7·7 Millionen Kronen betrugen.

Diese Zunahme, welche jedes Jahr constatirbar ist, trifft fast ausschliesslich den specifisch Basraher Handel und erklärt sich daraus, dass wie alljährlich in dem Berichtsquartale als der Exportsaison die Emballageartikeln für Datteln und Getreide (Dattelkisten und Jutesäcke) eintraf, deren Importwerth im Vergleiche zum Vorquartale um über 2 Millionen Kronen gestiegen ist. An dem Importe der für Basrah so eminent wichtigen Jutesäcke war, wie immer, fast ausschliesslich Britisch-Indien, an dem von Dattelkisten hingegen Skandinavien und Oesterreich-Ungarn betheiligt.

Die von österreichisch-ungarischen Häfen nach Basrah verschifften Güter wurden für das Berichtsquartal auf 1,513.488 K. (für das II., beziehungsweise I. Semester laufenden Jahres mit 828.720 und 950.688 K.) geschätzt. Die Zunahme entfällt vor Allem auf den Import von Dattelkistenmateriale (III. Quartal um 414.000 K.) und hätte noch weit ansehnlicher werden können, wenn nicht die skandinavische Concurrenz den Vortheil günstiger Verschiffungsgelegenheiten ausgenützt hätte, und überdies in Basrah ein anscheinend unbegründeter Zweifel an der soliden Ausführung unseres Artikels bestünden.

Was die Einfuhr nach Bagdad (ausschliesslich des Transites nach Persien) anbelangt, so ist deren Werth im III. Quartale laufenden Jahres mit nur 4,385.551 K, um über 1 Million hinter der gleichen Periode des Vorjahres (5·5 Millionen Kronen) oder noch weit mehr hinter dem I. Quartale laufenden Jahres (8 Millionen Kronen) zurückgeblieben. Er nähert sich jenem des Vorquartales (4,056 107 K.), was sich daraus erklärt, dass beide Perioden unter der Stockung des Flussverkehres und der in Folge dessen eingetretenen Güteranhäufung in Basrah litten, welch letztere während des Berichtstrimesters zeitweise das enorme Quantum von 60.000 Colli, beziehungsweise 4000 *t* erreicht haben soll. Der den Verkehr hindernde niedere Wasserstand des Tigris war allerdings diesmal noch viel ärger als im Vorquartale, doch wurde der Unterschied glücklicherweise durch Wegfall der Quarantainemaassregeln aufgehoben. Fast alle bedeutenden europäischen Bezugsländer waren an dem gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres resultirenden ansehnlichen Rückgang des Bagdader Imports betheiligt.

Der einzige aus den statistischen Daten abzuleitende Schluss betrifft das ständige Zunehmen des Consumes des Schweizer Specialartikels „bedruckte Tücher". Wie bereits wiederholt in den hieramtlichen Berichten erwähnt, wäre dieser Artikel der Beachtung unserer Industriellen und Exporteure dringend zu empfehlen.

Alkohol. Ein grosser Theil des aus Marseille, in der letzten Zeit auch aus Oesterreich-Ungarn via Hamburg oder London eingeführten Spiritus (gewöhnlich zu 40 Grad Cartier oder 95 bis 96 Grad, seltener zu 92 Grad) wird in Blechkisten importirt, welche zu vieren in einer Holzkiste verpackt sind. Die Dimensionen dieser starken und gut verlötheten Blechkisten, welche sonst den Petroleumkisten gleichen, sind: 37 × 28 × 24 *cm.*

Als Beispiel der Preislage sei angeführt: loco Hamburg: 30 Frs per Holzkiste à 4 Blechkisten; letztere kamen daher daselbst auf je 7·50 Frs. zu stehen, hiezu Seefracht und Assecuranz per 1·50 Frs, ferner Zoll-, Staatsschulden- und Magazingebühr per Frs. 7·50—8·50, so dass die Blechkiste dem Importeur in Bagdad auf 15—16 Frs. zu stehen kommt. Verkauft wird selbe hier en gros zu $4^1/_4$—$4^1/_2$ Silbermedzidies (en détail zu 5 Silbermedzidies), so dass der Profit des Importeurs in diesem Falle etwa 2 (sonst 1—3) Frs. per Blechkiste beträgt.

Alkohol ist stets mit Durchfrachtsconnossament bis Bagdad, niemals bloss nach Basrah zu versenden, da die Waare andernfalls dort von den Flussdampfern nicht gebucht wird, und nur per Segler weiterbefördert werden kann.

Fez. Die billigere Waare (Scasta) gewinnt mit der Zeit die Oberhand, da man hier ungern mehr als 18 Beschlik per Dutzend bezahlt, während Prima auf 22 zu stehen käme. Die ganz ordinäre Waare (Nr. 4/5) kostet 90—95 Piaster Raidsch per Dutzend.

Kleider. Herrenkleider, fertig: Der Import dieses österreichisch-ungarischen Artikels hat hier eine grosse Zukunft und beginnen allmälig kleine Sendungen regelmässig einzutreffen und Absatz zu finden.

Manufacturen. Die Bagdader Manufacturenhändler haben durch die Basraher Güteranhäufung eher gewonnen als verloren, da es ihnen gelang, ihre allerdings nicht sehr bedeutenden Stocks in Indiennes und Calicots zu sehr guten Preisen an den Mann zu bringen.

Zucker. In den Preisen von Brot-, Tarin- und Krystallzucker war eine geringe Hausse zu verzeichnen.

Der Würfelzuckerimport scheint leider aus den in früheren Berichten erörterten Gründen ganz aufgehört zu haben.

Der Beginn der Dattelexportsaison hat den diesmaligen Ausfuhrziffern von Basrah (10,104.000 K., gegen 6,522.744 des II. und 7,165.872 K. des I. Quartales) seinen Charakter aufgedrückt. Das Geschäft war im Allgemeinen in Folge Missverhältnisses der Preislage in Basrah und in den Absatzgebieten schwach und wenig lohnend. Die specielle Bagdader Ausfuhr wurde für das Berichtsquartal mit 2,057.757 K. (I. Quartal laufenden Jahres 3,658.481, II. Quartal 2,837.748 K.) bewerthet, während die gleiche Periode des Vorjahres $2^1/_4$ Millionen Kronen aufwies. Der Entfall gegenüber den beiden vorigen Trimestern ist eine normale Erscheinung, während die geringe Abnahme gegen das Vorjahr auf schwächere Zufuhren von Wolle und Gallen und auf die Verkehrsnoth am Tigris zurückzuführen ist, wobei jedoch bemerkt werden muss, dass der Einfluss letzteren Umstandes bezüglich des Exportes durchaus nicht so unheilvoll wie beim Einfuhrhandel war. Die Platzlage der Exportartikel litt, ebenso wie in Basrah unter der Nichtuntereinstimmung mancher mesopotamischer und europäischer Preissätze. Nur in Wolle scheint die Situation am Londoner Platze gegen Schluss der Berichtsperiode eine für die hiesigen Exporteure günstige Wendung genommen zu haben.

Die bedeutendsten europäischen Absatzgebiete waren: Grossbritannien, wohin hauptsächlich Häute, Felle und Schafwolle gingen, und dessen Antheil mit 792.220 K. bewerthet wird. In der gleichen Periode des Vorjahres war derselbe fast doppelt so hoch ($1^1/_2$ Millionen Kronen), weil damals die Concurrenz Frankreichs im Schafwollankaufe geringer als heutzutage war, und überdies ein viel stärkerer Export in Gallen stattgefunden hatte.

Frankreich mit 701.500 K. hat in Folge lebhafterer Betheiligung am Wollexporte seinen vorjährigen Antheil (554.000 K.) bedeutend überholt.

Von allen übrigen abendländischen Abnehmern erreichte kein einziger die Höhe von 100.000 K. Am nächsten kam diesem Betrage Oesterreich-Ungarn mit 98.310 K. (gegen 82.000 K. im III. Quartale 1900), welches, wie immer, vor Allem Häute und Felle aus Bagdad bezog, wogegen Därme aus der Reihe der nach der Monarchie expedirten Artikel ausblieben, dafür jedoch ist ein kleines Quantum Schafwolle zu verzeichnen.

Die wichtigsten Exportartikel Bagdads waren während des Berichtsquartals Schafwolle 1,235.920 K. (III. Quartal 1900 1,607.000 K.), Häute und Felle 319.560 K. (III. Quartal 1900 221.000 K.), Datteln 259.849 K., Galläpfel 74.544 K. (III. Quartal 1900 296.000 K.).

Dass die Bagdader Dattelausfuhr bereits im Berichtsquartale in relativ reichlichem Maasse begann, ist ein Resultat des abnorm heissen Sommers und der hiedurch herbeigeführten frühen Reife der Früchte, ferner aber auch der zunehmenden Beliebtheit der Bagdader Sorte (Zahdi) in vielen Orientplätzen.

Kaum war die Behinderung der Tigrisschiffahrt durch die Quarantainemaassregeln beseitigt worden, als durch das fortwährende Sinken des Wasserstandes der Verkehr eine neue, bis zum Ende der Berichtsperiode wachsende Beeinträchtigung erlitt. Die Sache ward diesmal so arg, dass die Fahrtdauer der Dampfer in Folge fortwährenden Auffahrens um mindestens die Hälfte der normalen Zeit zunahm und hiedurch die Anzahl der Fahrten ebenso reducirt ward, wie während des Bestehens der Contumazmaassregeln.

In Folge der nunmehr seit fast sechs Monaten andauernden Verkehrsstockung hat sich eine den Handel im Allgemeinen, namentlich aber den Import lahmlegende Güteranhäufung in Basrah entwickelt, welche einen seit Jahren nicht dagewesenen Grad erreichte. Die

beiden Flussdampferunternehmungen sahen sich in Folge dessen gegen Ende der Berichtsperiode genöthigt, die Güteraufnahme in Basrah auf mit Durchfrachtconnossamenten einlangende Sendungen zu beschränken und diesen auf zwei Monate giltigen Beschluss zu verlautbaren. Mit Rücksicht auf die unter den gegenwärtigen Verhältnissen unter Umständen bis auf drei Monate anzunehmende Dauer des Lagerns in Basrah und den Uebelständen, welche mit dem Mangel an gedeckten Magazinen in jenem Hafen während der herannahenden Regenzeit verbunden sind, hat ferner die „British India Steam Navigation Co." die directe Frachtenaufnahme nach Bagdad eingestellt. Dies nöthigte wiederum den Oesterreichischen Lloyd zu der gleichen Maassregel bezüglich der Expedition via Bombay. Es können daher gegenwärtig österreichisch-ungarische Artikel nur via Port Said direct nach Bagdad befördert werden und unterliegt die Expedition bloss bis Basrah (falls nicht vom Besteller ausdrücklich gewünscht) ernsten Bedenken.

Während des Berichtsquartales traf kein Dampfer der neuen russischen Linie in Basrah ein, doch ist der im Frühjahr zur Versuchsfahrt benützte „Kornıloff" Ende September von Odessa nach dem Persischen Golfe abgegangen. Der Oesterreichische Lloyddampfer „Polluce" hat um 240.000 K. verschiedene Güter (Zucker, Bauholz etc.) nach Basrah gebracht und den Hafen mit einer auf ca. 270.000 K. zu bewerthenden Dattelladung verlassen. Das Frachtengeschäft war ziemlich flau.

DIE SÜDCHINESISCHEN VERTRAGSHÄFEN IM JAHRE 1900.

(Specialbericht des k. und k. Consulates *Hongkong*.)

Amoy.

So günstig die Aussichten für Handel und Verkehr in Amoy während der ersten sechs Monate des Berichtsjahres waren, einen so jähen Abbruch erlitten dieselben, als im Monate Juni die ersten Nachrichten von den Boxerunruhen im Norden Chinas eintrafen. Zwei Monate später erfolgte die unerwartete Landung japanischer Truppen in Amoy zur angeblichen Abwehr befürchteter Angriffe seitens des chinesischen Pöbels gegen die daselbst ansässigen Japaner, ein Ereigniss, welches eine ungeheuere Panik unter der eingeborenen Bevölkerung hervorrief und einen grossen Theil letzterer veranlasste, sich in das Hinterland Amoys zu flüchten. In Folge dieses Ereignisses schlossen auch die einheimischen Banken für nahezu zwei Monate, wodurch das locale Geschäft fast völlig zum Stillstand gelangte. Obwohl die japanischen Truppen bereits in den ersten Tagen September sich zurückgezogen hatten und der vielleicht beabsichtigte Handstreich des Mikadoreiches auf die schon längst ins Auge gefasste Provinz Fukhien misslungen war, dauerte die Aufregung und Beunruhigung der chinesischen Bevölkerung noch lange fort. Am 29. October brach in der Chinesenstadt ein verheerendes Schadenfeuer aus, welches gegen 120 Häuser und Läden sowie eine grosse Menge zumeist nichtversicherter Waaren zerstörte. In Folge der ungünstigen Geschäftsverhältnisse sahen sich im abgelaufenen Jahre auch zwei seit vielen Jahren in Foochow etablirte und früher als erstclassige britische Geschäftshäuser bekannte Firmen, Lapraic, Cass & Co. sowie Brown & Co. genöthigt, in Liquidation zu treten. In Anbetracht aller dieser höchst ungünstigen Ereignisse muss es geradezu erstaunen, dass der Werth des gesammten Handelsverkehres dieses Vertragshafens von 20,879.654 Haikuan Taels im Jahre 1899 lediglich auf 18,121.750 im Jahre 1900 fiel. Hievon vertheilten sich auf den

	1899	1900
Import fremdländischer Waaren . . .	13,661.476	11,137.783
„ chinesischer Waaren	4,599.033	4,802.235
Export chinesischer Waaren nach chinesischen Häfen	1,201.343	681.141
Export nach fremden Häfen	1,222.101	1,239.851

Hinsichtlich des Importes ist zu bemerken, dass in Folge des sehr reichlichen Ausfalles der Reisernte in dem Hinterlande von Amoy während des Berichtsjahres geringerer Bedarf fremder Reisimporte war und letztere daher von über 1 Million Piculs im Jahre 1899 auf 298.884 im Berichtsjahre sich verminderten. Der Preis eines Piculs Reis, welcher während der Landung der japanischen Truppen auf 5 $ gestiegen war, ging später auf $ 3·50 zurück, wodurch die missliche Lage der chinesischen Landbevölkerung wesentlich erleichtert wurde. In Folge der ungünstigen allgemeinen Verhältnisse erfuhr der Import fast sämmtlicher für die chinesische Bevölkerung bestimmter fremdländischer Erzeugnisse, insbesondere jener von Textilwaaren, einen namhaften Rückgang. Die Einfuhr japanischer Zündhölzchen wurde gegen Ende des Jahres durch den erfolgreichen Wettbewerb der deutschen Zündhölzchenfabrik in Foochow beeinträchtigt. Der Bezug von Petroleum wurde wesentlich begünstigt in Folge der Errichtung eigener Petroleumtanks in Amoy, welche bei dem Abschnitte Industrie noch zur näheren Besprechung gelangen werden.

Der Ausfuhrhandel Amoys gestaltete sich im abgelaufenen Jahre in Folge der schon oben geschilderten Verhältnisse ungünstig. Dies gilt insbesondere hinsichtlich des Exportes von Thee, welcher bisher der wichtigste Stapelartikel dieses Hafens war. So lange die benachbarte Insel Formosa noch unter chinesischer Herrschaft war, gelangte der gesammte auf derselben producirte Thee nach Amoy, um von dort nach den fremden Ländern exportirt zu werden. Seitdem nunmehr Formosa in den Besitz des Mikadoreiches übergegangen ist, ist letzteres mit allen Mitteln bestrebt, den gesammten Ausfuhrhandel Formosas nach Kobe und Yokohama zu lenken, und sind diese Bestrebungen auch bisher von grossem Erfolg begleitet gewesen. Aber auch der Export von Thee, welcher in der Umgebung von Amoy producirt wird, litt im abgelaufenen Jahre unter den bei dem Hafen Foochow schon besprochenen allgemeinen ungünstigen Verhältnissen und beschränkte sich ausschliesslich auf Verschiffungen nach den Straits-Settlements und Java zum Consume der dort lebenden Chinesen. Unter diesen Umständen war das Berichtsjahr das erste Jahr, während welchem keine einzige Qualität Thee direct an europäische oder amerikanische Importeure verkauft wurde. Welch namhafte Einbusse dies für den Handel von Amoy bedeutet, mag daraus hervorgehen, dass vor 25 Jahren noch Thee im Werthe von 9 Millionen Pfund Sterling von Amoy direct an oben bezeichnete Importeure verkauft wurde.

Die Zahl der Transitpässe, welche seitens der Seezollverwaltung in Amoy für den Transport von fremdländischen Waaren nach dem Innern der Provinz Fukhien ausgestellt wurden, betrug 3321, die insgesammt Waaren im Gesammtwerthe von 923.773 Haikuan Taels deckten. Von den einzelnen Waaren nahmen Baumwollstoffe, Baumwollgarne, Eisenwaaren, getrocknete Fische, Mehl, Glas, Petroleum etc. die wichtigste Stelle ein. Der Nationalität der einzelnen Firmen nach, für welche obige Transitpässe ausgestellt wurden, entfielen 2243 auf britische, 301 auf amerikanische, 276 auf spanische, 256 auf deutsche, 222 auf japanische und 23 auf holländische Firmen.

Insgesammt wurden im Jahre 1900 1775 moderne Hochseeschiffe mit einem Tonnengehalt von 1,792.228 *t* in Amoy ein- und ausdeclarirt. Den grössten Zuwachs erfuhr die japanische Dampfschiffahrt mit 151 Schiffen und 169 940 *t*. Die japanische Schiffsgesellschaft Osaka Shosen Kaisha, welche neben den Linien Hongkong—Swatow—Amoy—Tainan im abgelaufenen Jahre auch die Linien Hongkong—Amoy—Tainan und Hongkong—

Amoy—Foochow eröffnete, begann gleichzeitig einen heftigen Concurrenzkampf mit der britischen Douglas-Schiffahrtsgesellschaft, welche bisher allein die Schiffahrtsverbindungen zwischen Amoy und den Formosahäfen herstellte. In diesem Kampfe unterlag die britische Schiffahrtsgesellschaft, da sie schliesslich gezwungen war, zu ihren alten Frachtraten zurückzukehren und die Linie Hongkong—Tainan ganz aufzulassen.

Die Auswanderung chinesischer Kulis war während des gesammten Jahres 1900 sehr lebhaft und belief sich insgesammt auf 105.416 Kulis. Demgegenüber kehrten während desselben Zeitraumes nur 67.701 nach Amoy zurück.

Von neuen Industrieanlagen ist in Amoy lediglich die Errichtung von Petroleumreservoirs und Blechkistenfabrik seitens der Royal Dutch Petroleum Comp. zu erwähnen. Das Haupttankreservoir hat einen Fassungsraum von 700.000 Gallonen. Die Blechkistenfabrik liefert täglich 4000 Kisten, welche ausschliesslich auf maschinellem Wege erzeugt werden und ausschliesslich zum Transport von Petroleum in das chinesische Binnenland bestimmt sind.

Santuao.

Der Vertragshafen von Santuao, welcher im Jahre 1899 von der chinesischen Regierung freiwillig eröffnet worden war, zeigte im abgelaufenen Jahre ungeachtet der Krise in China eine erfreuliche Entwicklung. Während nämlich der gesammte Handelsverkehr dieses Hafens während der acht Monate im Jahre 1899, seit welcher letzterer eröffnet war, lediglich einem Werthe von 25.908 Haikuan Taels entsprach, steigerte sich derselbe im Jahre 1900 auf 656.217. Die Ursache hiervon ist hauptsächlich darin zu suchen, dass der Handel der der Samsah Bai anliegenden fruchtbaren Provinzen, welcher bisher über Land seinen Weg nach Foochow nahm, nunmehr in steigendem Maasse über Santuao geht und die chinesischen Kaufleute allmälig die grössere Billigkeit und Schnelligkeit dieses Seeweges einsehen. Auch im abgelaufenen Jahre haben sich die Handelsbeziehungen Santuaos ausschliesslich auf den obengenannten Vertragshafen Foochow beschränkt. Von den vorbezifferten Handelswerthen entfielen:

	Haikuan Taels
Auf den Import fremdländischer Waaren .	1.360
„ „ Export „ „ .	5.946
„ „ „ chinesischer „ .	648.911

Letztgenannte Werthsumme wird fast zur Genüge durch die Theeausfuhr Santuaos gebildet, worin auch vorläufig die grösste Bedeutung dieses Hafenplatzes liegt. Da die anliegenden Districte Santuaos zu den reichsten Theeproductionsgebieten Südchinas gehören, und die jährliche Ausfuhr dieses Artikels von dort über Land auf ca. fünf Millionen Haikuan Taels jährlich eingeschätzt wird, so ist wahrscheinlich, dass in Zukunft dieser Artikel von dort nicht mehr in Foochow, sondern behufs Fracht- und Wegersparniss direct nach den chinesischen und fremden Absatzgebieten zur Verschiffung gelangen wird, wodurch sich in diesem Hafen auch bald ein lebhafterer fremdländischer Handel entwickeln dürfte. Die Einfuhr fremdländischer Waaren, welche gleichfalls via Foochow dorthin erfolgt, beschränkte sich auf Blei, Cement, Mehl, Zündhölzchen und Petroleum.

Von Dampfern wurden insgesammt in Santuao während des abgelaufenen Jahres 116 mit einem gesammten Tonnengehalte von 47.080 *t* gegen 10 mit 2075 ein- und ausdeclarirt. Hievon entfielen 68 mit 6664 *t* auf solche unter chinesischer Flagge. Letztere liefen Santuao nur während der Theesaison an, während die japanischen während des ganzen Jahres eine regelmässige Schiffahrtslinie mit Foochow bildeten, der von der japanischen Schiffahrtsgesellschaft Osaka Shosen Kaisha eingerichtet und von der japanischen Regierung auch subventionirt war. Entsprechend der grossen Aufmerksamkeit, welche Japan der Entwicklung des Handels in Fukhien schenkt, verlautet, dass die obengenannte Schiffahrtsgesellschaft in diesem Jahre die Schiffahrtslinie Foochow—Santuao vergrössern wird. Obwohl vom letztbezeichneten Hafen auch sehr gute, natürliche Wasserstrassen in das Hinterland führen, so insbesondere nach Fu-an, Fu-ming und Ning-tê, so wurde der Handelsverkehr auf denselben bisher lediglich durch Dschunken vermittelt. Mit der steigenden Entwicklung des Verkehres dürften jedoch diese Dschunken allmälig auch durch kleine Dampfboote, Steamlaunches und Remorqueure ersetzt werden. In Voraussicht dieses steigenden Verkehres wurde im abgelaufenen Jahre in Santuao auch ein Molo erbaut, an welchem Dampfer bequem anlegen können. Für diesen sowie andere Hafenbauten wird von den dort einlaufenden Schiffen eine Abgabe von 2 Percent eingehoben.

Foochow.

Alle Nachrichten stimmen überein, dass das Jahr 1900 für den Handel und Verkehr Foochows ein sehr ungünstiges gewesen ist. Starke Gewitterregen verursachten gegen Ende Juni ein namhaftes Steigen des Mingflusses, welcher bald seine Dämme durchbrach, und überschwemmte nicht nur einen Theil der Stadt Foochow, sondern die gesammte Umgebung derselben. Gleichzeitig trafen auch die ersten Meldungen von dem Ausbruche des Boxeraufstandes im Norden ein und riefen grosse Befürchtungen in der chinesischen Bevölkerung hervor. Dies sowie das in Folge der vorerwähnten Ueberschwemmung eingetretene Elend brachten Handel und Verkehr zu einem völligen Stillstand, so zwar, dass sich die einheimischen Banken weigerten, auf Waaren unter noch so theuren Bedingungen Vorschüsse zu gewähren. Es darf daher nicht erstaunen, dass der Werth des gesammten Handels Foochows, welcher im Jahre 1899 noch 17,539.847 Haikuan Taels betrug, im Berichtsjahre auf 15,856.595 sich verminderte. Von letztgenannter Ziffer entfielen:

	1899	1900
	Haikuan Taels	
Auf den Import fremdländischer Waaren .	6,834.335	5,678.512
„ „ „ chinesischer Waaren . .	2,057.540	2,676.160
„ „ Export nach chinesischen Häfen .	2,647.077	1,619.485
„ „ „ „ fremden Häfen . .	5,846.230	5,402.070

Wie aus der vorstehenden Zusammenstellung ersichtlich, betraf der grösste Ausfall den Import fremdländischer Waaren, unter welchen wieder die Textilwaaren die namhafteste Einbusse erlitten. So fiel gegenüber dem vorhergehenden Jahre der Import von T-Cloths um 40 Percent, von Turkey Reds um 45 Percent, von chinesischen Taschentüchern um 31 Percent, von Camlets um 17 Percent. Unter Metallen begegnete lediglich Blei stärkerer Nachfrage, während Eisen um 61 Percent in der Einfuhr zurückblieb. Von japanischen Zündhölzchen, deren Bezug in den letzten Jahren grossartigen Umfang annahm, wurden im Berichtsjahre circa 23 Percent weniger importirt, eine Thatsache, welche lediglich auf die Errichtung einer Zündhölzchenfabrik seitens einer deutschen Firma in Foochow zurückzuführen ist. Die gesammte Fabrik wurde im Jahre 1898 vollendet und verdrängt seitdem mit grossem Erfolge in Folge der besseren Qualität ihrer Erzeugnisse an der gesammten Küste von Fuhkien die japanische Concurrenz. Die Einfuhr von russischem und amerikanischem Petroleum verminderte sich um 28 Percent, beziehungsweise 60 Percent zu Gunsten des billigen Sumatrapetroleums dessen Verschiffungen nach Foochow während des Berichtsjahres um 78 Percent stiegen.

Die Hauptstelle unter den Exportwaaren Foochows nimmt Thee ein, welcher der wichtigste Gegenstand der Bodenproduction daselbst ist. Zufolge der steigenden Concurrenz, welche der auf der Insel Ceylon und in Ostindien gebaute Thee dem chinesischen bereitet, gestaltete sich auch im abgelaufenen Jahre der Theehandel Foochows vielfach sehr verlustbringend. Die vermehrte billige Production von indischem Thee übte begreiflicherweise auf den

wichtigsten Stapelplätzen des Welthandels einen starken Druck auf die Preise der dorthin zum Verkaufe gelangten chinesischen Thees aus und brachte es mit sich, dass letzterer zumeist nur mit Verlust losgeschlagen werden konnte. So wurde Congon-Thee zu 10—24 Taels verkauft, während Productions- und Transportkosten desselben in Foochow allein schon 16—23 Taels betrugen. Die oben bezifferte Steigerung des Theeexportes von Foochow nach Amerika wurde lediglich dadurch hervorgerufen, dass die Kaufleute daselbst die Ausdehnung der Boxerunruhen auf Südchina befürchteten und daher so rasch als möglich ihre Vorräthe zu ergänzen suchten. Dies hatte nicht minder sehr ungünstige Folgen für die Vorräthe in New-York, woselbst z. B. Congon-Thee lediglich $7^3/_4$ Cents per lb., gegen 9—10 Cents Einkaufskosten in Foochow erzielte.

Hinsichtlich des Ausfalles der Theeernte in Foochow ist zu bemerken, dass dieselbe in Bezug auf Qualität ungefähr jener des Vorjahres entsprach, da lediglich die Sorten Souchong, Flowery, Pekoes und Senmao Congon eine Verbesserung zeigten. Die ersten Muster der neuen Theeernte gelangten am 15. Mai auf den Markt, welcher am 21. eröffnete. Von Congon-Thee kamen insgesammt 479.000 halbe Kisten, gegen 470.000 im Jahre 1899 nach Foochow, hiervon blieben jedoch 33.000, gegen keine im letzteren Jahre, zu Ende der Theesaison unverkauft. Die Zufuhren von Souchong- und Kolong-Thee betrugen 111.060 und 100.000 halbe Kisten, gegen 92.700 und 97.000 im Jahre 1899, auch von diesen Sorten fanden 8000, beziehungsweise 15.000 halbe Kisten bis zum Ende der Saison keinen Käufer.

Von anderen Waaren ist lediglich der Export von Holz bedeutend, welcher von Foochow nach den nördlichen Häfen Chinas sowie nach Hongkong stattfindet.

Obwohl Foochow sehr günstige Verbindungen mit seinem an Naturproducten aller Art sehr reichen Hinterlande besitzt, so verringerte sich im Jahre 1900 der Handel dahin wohl in Folge der schon an einleitender Stelle geschilderten Verhältnisse um ca. 42 Percent. Da die einheimischen Zölle (Likin) vielfach billiger als die Gebühren der von der Seezollverwaltung ausgegebenen Transitpässe betrugen, wurde von letzteren seitens der Kaufmannschaft weniger Gebrauch gemacht.

Die Zahl der in Foochow aus- und eindeclarirten Schiffe belief sich insgesammt auf 715 mit einem Raumgehalte von 718.510 *t*. Hiervon entfielen 582 mit 703.259 *t* auf Dampfschiffe und 133 mit 15.251 *t* auf Segelschiffe. Unter letzteren nahmen 117 Dschunken, welche zwischen Foochow und Formosa verkehrten, die erste Stelle ein. Unter den Dampfschiffen wurden 349 britische mit 499.851 *t*, 80 deutsche mit 77.320 *t*, 84 chinesische mit 69.286 *t* gezählt. Die übrigen entfielen auf solche unter japanischer, schwedischer, norwegischer, amerikanischer etc. Flagge. Von österreichisch-ungarischen Schiffen lief keines während des Jahres 1900 Foochow an.

Ausser der schon an anderer Stelle erwähnten Zündhölzchenfabrik befindet sich von industriellen Unternehmungen das Arsenal sowie eine Münze. Ersteres ist im Besitze der chinesischen Regierung, doch von französischen Ingenieuren geleitet und beschäftigt sich hauptsächlich mit dem Baue und der Reparatur der chinesischen Kriegsschiffe. Die Münze, welche Eigenthum eines Mandarinenconsortiums ist, stellte im Juli den Betrieb ein, da mit Rücksicht auf die Unruhen in China die Versicherungsgesellschaften sich weigerten, das zur Ausmünzung von Shanghai bezogene Rohsilber auf dem Transporte zu versichern. Im October desselben Jahres übernahm die chinesische Regierung käuflich die Münze, welche seitdem ihren Betrieb wieder aufgenommen hat.

Swatow.

Wenn auch die politischen Ereignisse im Norden Chinas sowie mehrere kleinere Aufstände im Hinterlande Swatows, welche jedoch rechtzeitig wieder unterdrückt wurden, den Handel dieses Hafens im Berichtsjahre ungünstig beeinflussten, so zeigte doch derselbe hinlängliche Entwicklungsfähigkeit und blieb lediglich um 1,907.386 Haikuan Taels gegenüber dem Vorjahre zurück. Den namhaftesten Antheil an dem Aussenhandel Swatows behauptete auch im abgelaufenen Jahre Grossbritannien, an zweiter Stelle kommen Deutschland und Japan, welch letzteres insbesondere seit 1899 seinen Waarenumsatz in diesem Hafen nahezu vervierfacht hat.

Von dem Werthe des gesammten Aussenhandels Swatows im Betrage von 43,244.520 Haikuan Taels entfielen auf den Import fremdländischer Waaren 12,815.685, auf den Import chinesischer Waaren 18,857.242, auf den Export einheimischer Producte nach dem Auslande 4,952.481, auf den Export solcher nach anderen chinesischen Häfen 7,405.353 Haikuan Taels.

Unter den fremdländischen Importwaaren spielten in Uebereinstimmung mit den übrigen chinesischen Häfen Baumwollwaaren, von welchen allein solche im Werthe von ca. 4,070.000 Haikuan Taels nach Swatow eingeführt wurden, die erste Rolle. Von vorgenannter Ziffer entfallen 2,750.000 auf indisches Garn, welches hauptsächlich in den benachbarten chinesischen Spinnereien von Hsing-ming sowie in den hausindustriellen Betrieben der eingeborenen Bevölkerung verarbeitet wird. An Wollwaaren ist in Swatow nur geringer Bedarf, ebenso an Metallen, von welchen lediglich Alteisen, aus welchem die chinesischen Schmiede die meisten Landwirthschaftsgeräthe und Hausgeräthe verfertigen, in grösseren Quantitäten zur Einfuhr gelangte. Zinn wird in Swatow hauptsächlich zur Herstellung von Schatullen, Schmucksachen und Decorationsgegenständen verwendet, welche ein besonderes, sehr wichtiges Kunstgewerbe dieses Hafens bilden, sowie zur Fabrication von Blechkisten für den Transport von Petroleum verwendet. Die Einfuhr letzterens, welche in den letzten Jahren auch in Swatow ungeheueren Umfang erreicht hatte, blieb auch im Berichtsjahre kaum gegenüber dem Vorjahre zurück, wenn auch das russische Petroleum durch das Sumatra- und amerikanische Petroleum sehr ungünstig concurrenzirt wurde. Der Import von Mehl erfolgte ausschliesslich von Amerika und befand sich zum grössten Theile auch in den Händen einer einzigen Dampfmühle daselbst, der „Sperry Flour Mill Co." bei San Francisco.

Ungeachtet der ungünstigen commerciellen Verhältnisse im Berichtsjahre übertraf der Export um 840.000 Haikuan Taels im Werthe jenen des Vorjahres, und ist diese Thatsache ein genügender Beweis für die wirthschaftliche Entwicklungsfähigkeit des fruchtbaren Hinterlandes von Swatow. Die wichtigsten Artikel waren Zucker, Tabak, einheimische Kleiderstoffe, frische Eier, Erdnussöl, Papier, Früchte und Gemüse. Der grösste Theil vorgenannter Producte nimmt seinen Weg nach den Straits Settlements, Siam und Holländisch-Indien, wo er den dort lebenden Chinesen zum Consum dient.

Die wichtigsten Producte, welche von chinesischen Küstenplätzen nach Swatow importirt wurden, waren im abgelaufenen Jahre Reis (9 Millionen Haikuan Taels), Bohnen und Hanf. Da die Bodenproduction des Bezirkes von Swatow nicht ausreicht, um die Bevölkerung daselbst zu ernähren, so müssen alljährlich namhafte Quantitäten Reis und Bohnen, erstere vom Yangtsethale, letztere vom Norden Chinas, bezogen werden. Hanf dient für den Bedarf der hausindustriellen Webereien, in welchen derselbe zu den in grossen Mengen zur Ausfuhr gelangenden sogenannten Grasscloth verarbeitet wird.

In Folge der schon an anderer Stelle geschilderten ungünstigen politischen Verhältnisse fiel die Schiffahrt Swatows von 2243 Schiffen mit 2,256.228 *t* im Vorjahre auf 2127 mit 2,185.554 *t* im Berichtsjahre. Dieselben waren ausschliesslich Dampfer und lief auch in diesem Jahre kein einziges Segelschiff Swatow an. Den grössten

Zuwachs erfuhr die japanische Schiffahrt in Folge der lebhaften Concurrenz, welche die japanische Schiffahrtsgesellschaft „Osaka Shosen Kaisha" der britischen „Douglas"-Gesellschaft bereitete. Obwohl die Dampfer der bisherigen britischen Scotish Oriental-Schiffahrtsgesellschaft im Berichtsjahre an den Norddeutschen Lloyd verkauft wurden und nunmehr unter deutscher Flagge verkehrten, so zeigte die deutsche Schiffahrt doch keine Vermehrung, da gleichzeitig keine anderen deutschen Dampfer, wie in den Vorjahren, Swatow anliefen.

Obwohl der Feldzug der alliirten Mächte in Nordchina gegen die Boxer zu dem Gerüchte Veranlassung gab, dass die von Swatow auswandernden Kulis auch im Kampfe gegen ihre Stammesbrüder in der Provinz *Tschili* verwendet werden würden, und in Folge dessen die diesbezügliche Auswanderung eine vorübergehende Stockung erfuhr, so übertraf dieselbe im Jahre 1900 bei weitem die gleiche in den Vorjahren.

Wuchou.

Wie jeder Hafen Chinas wurde auch Wuchou, der nördlichste Vertragshafen auf dem Westflusse, im abgelaufenen Jahre von den nachtheiligen Folgen der Boxerunruhen in Mitleidenschaft gezogen. Doch der Schaden, welchen Letztere dem Handel Wuchous zufügten, wurde vielleicht noch übertroffen von jenem, welchen locale Aufstände in den Kwang-Provinzen, wiederholte Räuber- und Piratenüberfälle auf die Schiffe des Westflusses etc. verursachten. In Folge dessen erfuhr der Waarenverkehr gegen Ende Juni eine namhafte Abschwächung, die sich in den folgenden Monaten nur noch steigerte. Chinesische Capitalisten und Händler zogen ihre Capitalien aus dem Handel zurück, die Versatzhäuser, die in dem wirthschaftlichen Leben der Chinesen eine so grosse Rolle spielen, erhöhten ihre Raten, und einheimische Banken verweigerten die Einlösung der Wechsel fremdländischer Kaufleute. Erst gegen Ende September fingen diese Verhältnisse an, sich wieder zu bessern, und schloss das Berichtsjahr mit nicht ungünstigen Aussichten für die Zukunft.

Die Steigerung des Handelsverkehres Wuchous im Werthe von 6,134.183 Haikuan Taels im Jahre 1899 auf 6,539.327 im abgelaufenen Jahre muss daher nicht auf eine Vermehrung der Waareneinfuhr und Ausfuhr, sondern lediglich auf eine Vertheuerung der Waarenpreise zurückgeführt werden. Von vorgenannten Ziffern entfielen auf den

	1890	1900
	Haikuan Taels	
Import fremdländischer Waaren	4,108.342	4,509.812
Import chinesischer Waaren . .	91.992	89.944
Export	1,933.849	1,939.571

Von fremdländischen Textilwaaren zeigten der Import von Shirtings, T-Cloths und Chintzes eine beträchtliche Verminderung, während Dyed Damasks, Cotton Flannel, indisches Baumwollgarn, Long Ells und Italian Cloths gesteigertem Bedarf begegneten. Von erstgenannter Waarengattung wurden im abgelaufenen Jahre sogar 4000 Stück gegen 860 im vorhergegangenen Jahre importirt. Der Bezug von Cotton Flannel verdoppelte sich, wenn auch der Preis namhaft zurückging. Metalle gelangten gleichfalls in vermehrten Mengen nach Wuchou, und ist deren Import nur zum Theil aus der Statistik der chinesischen Seezölle zu ersehen, da der grösste Theil auf Dschunken der Billigkeit halber verschifft wird. Der Import von Stahl stieg von 1400 Piculs im Jahre 1899 auf 1700 im Jahre 1900, jener von Nageleisen von 1800 auf 2420 in den gleichen Zeiträumen. Auch Kohle wurde in Folge des gesteigerten Bedarfes der vermehrten Schiffahrt in grösseren Mengen als bisher eingeführt. Anilinfarben, welche ausschliesslich aus Deutschland kommen, zeigten eine 25percentige Steigerung ihres Importes. Hingegen verminderte sich der Import japanischer Zündhölzchen. Der Bezug von Petroleum, welcher einer der wichtigsten Importartikel Wuchous ist, ging im Berichtsjahre um 100.000 Gallonen zurück, eine Thatsache, welche der Verbreitung fremdfeindlicher Flugschriften, welche insbesondere im Juli in grossen Mengen unter der chinesischen Bevölkerung im Umlauf gesetzt wurden, zugeschrieben wird. In diesen Flugschriften wurde behauptet, dass das fremdländische Petroleum aus Menschenknochen hergestellt und insbesondere den Augen schädlich sei. Die chinesische Bevölkerung wurde daher vor dem Ankaufe dieses Machwerks der verhassten Fremden gewarnt und ermahnt, nur das einheimische Erdnussöl zu verwenden, für welches eine ausgezeichnete Ernte mit günstigen Preisen in Aussicht stehe. Da thatsächlich die Erdnussernte sehr gut ausfiel und auch die Preise sich vortheilhaft gestalteten, so hielten sich die chinesischen Consumenten von dem Bezuge fremdländischen Petroleums zurück und kauften gesteigerte Mengen des einheimischen Oeles. Vorerwähntes mag als Beispiel dienen, wie sehr die chinesische Bevölkerung auch heute noch für unsinnige Schmähungen und Verhetzungen gegen die Fremden und deren Producte nur zu leicht zu gewinnen ist.

Von den wichtigsten Exportwaaren Wuchous litt Indigo im Berichtsjahre unter ungünstiger Ernte und gelangten in Folge dessen 1400 Eiculs weniger zur Verschiffung. Mouse Deer-Felle begegneten lebhafter Nachfrage, und obwohl 63.300 Stück gegen nur 29.700 im Jahre 1899 exportirt wurden, konnte der Bedarf doch nicht gedeckt werden. Gleicher Nachfrage erfreute sich Wood Oil, dessen Ernte zwar quantitativ sehr gut, qualitativ aber sehr ungünstig sich erwies, eine Thatsache, welche hauptsächlich auf das Bestreben der Eingeborenen, grosse Mengen dieses Productes ohne Rücksicht auf Erhaltung einer guten Qualität derselben zu erzielen, zurückzuführen ist. Im Hinblick auf grössere militärische Rüstungen seitens Chinas waren zu Beginn des Berichtsjahres namhafte Mengen von Häuten und Leder in Wuchou eingekauft worden, welche jedoch später nach dem Ausbruche der Unruhen in Nordchina in Hongkong als unverkäuflich zu theuren Preisen eingelagert werden mussten, so zwar, dass die Händler beträchtliche Verluste erlitten. Cassia Lignea, für welche das Hinterland Wuchous ein wichtiges Productionscentrum ist, wurde ausschliesslich durch die einheimischen Zollämter ausgeführt und erscheint daher nicht in der Statistik der Seezollverwaltung. Wie verlautet, wurden in diesem Artikel sowie in Stern-Anis grosse Umsätze erzielt.

Wie schon oben bemerkt, ziehen die chinesischen Händler vor, zahlreiche Artikel, wie insbesondere auch Tabak, Seide, Cassia wegen der billigeren für den Dschunkenverkehr festgesetzten Abgaben der einheimischen Zollämter auf Dschunken und nicht auf Dampfschiffen zu verschiffen, weshalb die obigen statistischen Angaben der Seezollämter nur zum Theil Anspruch auf Vollständigkeit besitzen.

Als nördlichster Vertragshafen und vorläufiger Endpunkt der Dampfschiffahrt auf dem Westflusse gewinnt Wuchou von Jahr zu Jahr steigende Bedeutung für den Handel nach den benachbarten Provinzen Kweichou und Yuennan, mit welchen durch günstige Wasserstrassen und Handelswege verbunden ist. Im abgelaufenen Jahre hat das Seezollamt in Wuchou allein 25.118 Transitpässe für den Transport von fremdländischen Waaren nach den benachbarten Provinzen ausgestellt, um 25.000 mehr als im vohergegangenen Jahre. Diese Transitpässe deckten einen Waarenverkehr von ca. $3^1/_2$ Millionen Haikuan Taels, von welcher Summe die grössten Werthe auf Textilwaaren entfielen. Im Verkehr von den obenerwähnten Provinzen nach Wuchou und anderen Vertragshäfen wurden im Jahre 1900 1434 Transitpässe verzeichnet, welche für Stern-Anis, Häute, Leder, Essential-Oils und Zucker in Betracht kamen.

Wie bekannt, ist die französische Colonie Tongking bestrebt, den Handel, welchen gegenwärtig die Ver-

tragshäfen des Westflusses mit der Provinz Yünnan vermitteln, von dort abzulenken und dem Red River, beziehungsweise den Handelsplätzen Hanoi und Haiphong zuzuführen. Wenn auch diese Bestrebungen bisher im Allgemeinen von wenig Erfolg begleitet waren, so gelangten auch im Berichtsjahre gesteigerte Mengen von Textilwaaren via dem obenerwähnten Red River, d. i. via Tongking zur Einfuhr nach Yunnan, als Ursache welcher Erscheinung von den chinesischen Händlern jedoch die geringe Sicherheit des Waarenverkehres am oberen Westflusse angegeben wird.

Während des Jahres 1900 wurden insgesammt 2076 Dampfer mit einem Tonnengehalte von 119.095 *t*, gegen 2651 mit 140.258 *t* in dem in Rede stehenden Hafen ein- und ausdeclarirt. Hievon entfielen 1714 Schiffe mit 62.097 *t* auf die chinesische, 350 mit 54.826 *t* auf die britische und 12 mit 2172 *t* auf die amerikanische Flagge. Dazu kamen 347 britische Segelschiffe mit 54.436 *t* und 16 chinesische mit 416 *t*, insgesammt 363 Segelschiffe und 54.852 *t*, gegen ebensoviel mit 46.474 *t*, im Jahre 1899. Die oben erwähnte Verminderung der Dampfschiffahrt ergab sich hauptsächlich in Folge der Einstellung der directen Dampfschiffahrtslinie Hongkong—Wuchou, deren beide Dampfer „Samshui" und „Wuchou" als Remorqueure an die Kriegsmarine zweier fremden Mächte in Nordchina verkauft wurden. Von der Wegnahme dieser Dampfer zogen jene unter chinesischer Flagge sofort Nutzen und erfuhren letztere daher eine namhafte Vermehrung, Gegen Ende des Jahres wurden auf der Linie Wuchou—Canton zwei britische Dampfer, beide als sogenannte Heckraddampfer gebaut, in Dienst gestellt.

Gegen Ende Juni versuchte das britische Kanonenboot „Sandpiper" von Wuchou den Westriver aufwärts nach dem am Yukiang gelegenen Platze Nanning-Fu vorzudringen, musste jedoch wegen der mittlerweile in Nordchina ausgebrochenen Unruhen wieder zurückkehren, ohne diesen Platz erreicht zu haben. Hiebei ist zu bemerken, dass Nanning-Fu, welches der wichtigste Transitverkehrsplatz nach Yünnan ist, bereits vor mehreren Jahren von der chinesischen Regierung als Vertragshafen erklärt worden ist, ohne dass jedoch die fremden Mächte bisher von dieser Concession Gebrauch gemacht hätten und eine fremde Flagge überhaupt gezeigt worden wäre. Das Haupthinderniss hiefür sind die ungünstigen Wasserverhältnisse und die geringe Erforschung des oberen Westflusses, welche lediglich bei Hochwasserstande die Befahrung des ersteren durch grössere Schiffe gestatten.

(Fortsetzung folgt.)

DER HANDEL VON LOURENÇO MARQUES.

(Nach einem deutschen Consulatsberichte.)

Der Handel in Lourenço Marques in den Jahren 1899 und 1900 stand vollständig unter dem Einfluss der politischen Ereignisse in Südafrika. Sein in den Vorjahren beobachteter Rückgang nahm bei der Fortdauer der seinem Gedeihen nachtheiligen Zustände noch weiter zu, und der Umsatz sämmtlicher Handelshäuser war ein sehr geringer geworden, als im October 1899 der Krieg zwischen Grossbritannien und den Burenrepubliken begann und die Handelslage an diesem Platze mit einem Schlage änderte. Mit Ausbruch des Krieges wurde Lourenço Marques der einzige Zugang und Ausgang der weiten Gebiete der südafrikanischen Republik und des Oranje-Freistaates, deren Einfuhr und Ausfuhr bis dahin zum grössten Theile den Weg über Natal (Durban) und die Capcolonie (Capstadt, Port Elisabeth und East London) genommen hatte. Das Hauptgeschäft in Lourenço Marques war bisher und wird aller Wahrscheinlichkeit nach immer der Durchfuhrhandel nach Transvaal bleiben, das seine Einfuhrartikel unmittelbar aus den Productionsländern bezieht und sie von den Spediteuren in Lourenço Marques nur in Empfang nehmen und weiter befördern lässt.

Während des Krieges nahm zunächst die Ausfuhr von hier nach Transvaal einen ungeahnten Aufschwung; die Preise der Lebensmittel und gewöhnlichen Bedarfsgegenstände, wie Kaffee, Zucker, Petroleum, Kleidungsstücke, wollene Decken, erreichten eine nie dagewesene Höhe.

Mit der Uebernahme der niederländischen Eisenbahn durch die Imperial Military Railway und der Geltung des Kriegsrechtes in dem angrenzenden Theile Transvaals hat seit September 1900 der gewöhnliche freie Handelsverkehr dahin aufgehört. Durch das Darniederliegen fast aller Geschäfte ist der der ganzen Handelswelt anfangs aus dem Kriege erwachsene Gewinn zum grössten Theile wieder verloren gegangen. Eine Besserung wird erst von der Beendigung des Krieges erhofft. Ob aber dann günstige Verhältnisse für den Gesammt-Handel eintreten werden, wird vielfach bezweifelt. Schon jetzt ist die Einfuhr von den benachbarten britischen Colonien nach den eroberten Gebieten eine nahezu uneingeschränkte, und es ist fraglich, ob später Lourenço Marques den ersteren einen wirksamen Wettbewerb zu machen im Stande sein wird.

Den Werth der durch das Zollamt gegangenen Güter bezeichnen folgende Zahlen, bei deren Umrechnung in Mark die Conten (1,000.000 Reis = 4000 M. zum Curse von 5000 Reis = 20 M.[1]) berücksichtigt sind, für die:

		Einfuhr	Durchfuhr
1898:	Reis	3.383,691.767	7.965,368.735
	Mark	13,532.000	31,860.000
1899:	Reis	2.395,132.595	7.438,687.852
	Mark	9,580.000	29,752.000
1900:	Reis	4.221,482.821	2.288,345.751
	Mark	16,884.000	9,152.000
		Ausfuhr	Wiederausfuhr
1898:	Reis	75,601.130	1.659,935.593
	Mark	300.000	6,636.000
1899:	Reis	381,769.211	6.122,988.947
	Mark	1,524.000	24,488.000
1900:	Reis	4.777,441.925	6.864,884.910
	Mark	19,108.000	27,456.000

Danach zeigt die Einfuhr im Jahre 1899 gegen das Vorjahr eine Abnahme von 30 Percent und im Jahre 1900 gegen das Vorjahr eine Zunahme von 76 Percent; die Durchfuhr im Jahre 1899 ist gegen das Vorjahr nur unwesentlich gefallen, während sie im Jahre 1900 gegen das Vorjahr um 70 Percent gefallen ist; die Ausfuhr hat gegen das Jahr 1898 im Jahre 1899 um 408 Percent und im Jahre 1900 sogar um 6269 Percent zugenommen, und die Wiederausfuhr ist gegen 1898 im Jahre 1899 um 269 Percent und im Jahre 1900 um 313 Percent hinaufgegangen.

Nach vorläufigen Angaben — die einzelnen Statistiken fehlen noch — belief sich die Ausfuhr des Jahres 1900 von:

	Auf Reis
Holz	171,461.845
Mais	87,888.925
Weizenmehl	40,455.750
Maismehl	19,067.400
Häuten und Fellen . . .	567.300

Die Wiederausfuhr von Rohgold betrug im Jahre 1900 5.269,080.950 Reis.

Ueber die Herkunft der eingeführten Waaren in den Berichtsjahren liegen folgende vorläufige Werthangaben vor: Es kamen Waaren aus:

	1899		1900	
	Werth Reis	Percent der Gesammteinfuhr	Werth Reis	Percent der Gesammteinfuhr
Portugal	732,930.020	30	1.078,339.192	25
Deutschland . . .	292,505.576	12	449,629.787	10
Amerika (V. St.) .	136,356.907	5	62,669.631	1
Frankreich	91,542.360	3	224,741.757	5
Grossbritannien . .	430,268.916	18	387,907.597	9
Britische Colonien .	372,173.004	15	550,259.272	13

[1]) Der Verkehrscurs für Reis hat wieder zwischen 6000—8000 Reis = 1 £ = 20 M. geschwankt. Der amtliche Curs betrug 4500 Reis.

Die Einfuhr aus Deutschland hat sich also im Jahre 1900 gegen 1899 um 40 Percent erhöht, ihr Werth von etwa 1,796.000 M. im Jahre 1900 erscheint an dritter Stelle hinter Portugal mit 4,312.000 M. und den britischen Besitzungen mit 2,200.000 M., während Deutschland im Jahre 1899 mit 1116.800 M. an Werth seiner Einfuhr hinter Portugal, Grossbritannien und den englischen Besitzungen zurücktritt.

Für die Waareneinfuhr und -Ausfuhr fehlen diesmal die statistischen Einzelheiten, da der Circulo Aduaneiro vom Jahre 1897 noch nicht fortgesetzt ist.

Ueber die Höhe der Preise geben folgende Beispiele einen Anhalt:

Der Preis für den Sack Mehl zu 100 Pfund betrug in der Zeit der geschäftlichen Hochfluth 22—28 M., für Zucker 28 M. für 100 Pfund und für Kaffee 1 M. für 1 Pfund, während im Mai 1901 für Mehl kaum 10 M., für Zucker kaum 14 M. und für Kaffee kaum M. 0·50 zu bekommen war.

Die Betheiligung am Gesammtschiffsverkehr betrug bei:

	Deutschland	Portugal	Grossbritannien	Frankreich
	Percent			
1897	12	5	60	7
1898	10	13	60	6
1899	12	5	66	5
1900	17	19	41	15

Der britische Schiffsverkehr hat mit dem Kriege bedeutend abgenommen. Die Messageries maritimes und Chargeurs Réunis fuhren wie früher, letztere gaben den Personendienst ganz auf, als Unzuträglichkeiten wegen Abnahme der Reisenden in Durban entstanden waren. Im Jahre 1900 eröffnete der Oesterreichische Lloyd Fahrten hieher und nach Natal; die Styria kam zweimal, die Carynthia einmal heraus.

Die deutschen Dampfschiffe gehörten sämmtlich der deutschen Ostafrikalinie an, die 1899 18.950 *t*, 1900 35.630 *t* Ladung landete, bis auf drei von ihr gecharterte Dampfschiffe. Ein in Harburg gebautes Schleppdampfschiff kam für die Regierung heraus und wechselte hier die Flagge.

Die Theuerung hatte auch im Mai 1901 noch nicht nachgelassen, da im Grosshandel zwar die Preise bei verschiedenen Stapelwaaren, wie Mehl, Kaffee, Zucker, Reis, ausserordentlich gefallen, sonst aber für alle anderen Artikel des täglichen Bedarfes im Kleinhandel die theueren Preise geblieben sind in Folge des grossen Verbrauches der englischen Truppen im benachbarten Transvaal. Nur die Miethen sind zurückgegangen, weil wegen des Wegzuges vieler Leute ein grosser Theil der Häuser leer steht.

CHRONIK.

Asien.

Asiatische Türkei. Da die nach Transkaukasien ausgewanderten Armenier, deren Anzahl über 40.000 betragen soll, und deren Versorgung der russischen Regierung viele Umstände und grosse Kosten verursacht, trotz des Drängens der russischen Behörden nicht zur Rückkehr in die Türkei zu bewegen sind, hat die russische Regierung beschlossen, nach dem Februar 1902 alle armenischen Flüchtlinge als russische Unterthanen anzusehen und sie in Privatgemeinden oder auf den Ländereien der Krone anzusiedeln. Sie werden zum Militärdienst nach den üblichen Grundsätzen herangezogen, dürfen aber vor Ablauf von zehn Jahren nicht Land erwerben. — Der englische Generalconsul in Bagdad, Colonel Loch, sendet an den mit dem Sultan von Kuëit, Mubarak, in Fehde liegenden Emir von Nedschd, Ibn er-Raschid, eine vertrauliche Mission zur Anknüpfung von Beziehungen. Diese Mission kehrt vollkommen ohne Erfolg nach Bagdad zurück.

Syrien. In der Kirche vom Heiligen Grabe in Jerusalem kommt es zwischen Angehörigen der römisch-katholischen und der griechisch-orthodoxen Kirche zu einer grossen Schlägerei, welche auf beiden Seiten Verwundungen zur Folge hat. Die Ursache des Streites ist der Umstand, dass die Katholiken wiederholt einen Theil des die Kirche umgebenden Hofes ausfegen wollten, während die Angehörigen der griechisch-orthodoxen Kirche den Anspruch erhoben, dass dies ihr ausschliessliches Recht sei. Schon seit einiger Zeit waren Truppen an dieser Stelle aufgestellt worden, um einen Zusammenstoss zu verhindern, plötzlich aber hatte die Zahl der Streitenden so sehr zugenommen, dass die Truppen ihnen nicht mehr gewachsen waren. Auf ein Zeichen des griechischen Sacristans stürmen die schismatischen Griechen auf die die Reinigung einiger Steinplatten besorgenden Franciscaner los und bearbeiten sie mit Stöcken und Steinen. Blutüberströmt und schwerverletzt werden die Ueberfallenen in das Salvatorkloster gebracht; fünfzehn von ihnen sind schwer, einer auch lebensgefährlich verletzt. Dass von Seite der Orthodoxen ein Gemetzel geplant war, geht daraus hervor, dass auf der Terrasse der Griechen Petroleum mit Holzstücken vorbereitet war, um es in Brand zu stecken und dann auf die Römisch-Katholischen hinabzugiessen, und dass die Griechen auch mit Dolchen und Revolvern bewaffnet waren.

Sibirien. Die Eisenbahnlinie Kaidalowkoje—Chinesische Grenze, welche die sibirische mit der mandschurischen Bahn verbindet, wird dem Verkehre übergeben. Mit der Beendigung der Linie der Ostchinesischen Eisenbahn kann nun auf der ganzen Linie der Sibirischen Eisenbahn ein provisorischer Verkehr stattfinden.

Indien. An der Grenze von Waziristan wird ein Detachement von 32 Mann bengalischer Infanterie, das eine Wegebaucommission zwischen Martaza und Sarwekai, in der Nähe des Gomal-Passes, begleitet, von Mahsudis angegriffen. 13 Sepoys fielen; eine Anzahl Mahsudis soll gefangen genommen worden sein. Die den Mahsudis zur Bestrafung nachgesandten fliegenden Colonnen tödten eine Anzahl von jenen, zerstören ihre befestigten Ortschaften und nehmen ihnen grosse Mengen von Lebensmitteln weg.

China. Der kaiserliche Hof befindet sich auf der Rückreise nach Peking. Auf dem Wege nach Honanfu wird auf die Kaiserinwitwe, als sie vor dieser Stadt über den Fluss setzen will, ein Mordanfall ausgeführt. Der Angreifer, dessen Waffe ein Speer ist, sticht einen Begleiter nieder; die Kaiserin bleibt unverletzt. Der Verbrecher wird niedergeschlagen. Lihungtschang stirbt und die Kaiserin-Witwe erlässt eine Verordnung, in welcher sie die Verdienste Lihungtschangs hervorhebt und den Befehl ertheilt, zu seinen Ehren in seinem Geburtsorte ein Erinnerungsdenkmal in Gestalt eines Bogens zu errichten; es wird ihm der neue Name Liwengtscheng gegeben und der Titel eines Marquis verliehen, den sein ältester Sohn und dessen Nachkommen durch dreiundzwanzig Geschlechter weiterführen dürfen. Yuanschikai wird zum Gouverneur von Petschili und Wangwenschao zum Nachfolger Lihungtschang's als Bevollmächtigter ernannt, und Beiden wird befohlen, sich sofort nach Peking zu begeben. Die hohen chinesischen Beamten sind gegen die Gewährung von Zugeständnissen an Russland bezüglich der Mandschurei und fürchten, dass, wenn der Vertrag abgeschlossen würde, auch die anderen Mächte, anstatt sich Russland zu widersetzen, entsprechende Vortheile für sich in anderen Provinzen verlangen würden. Yunglu und die anderen Reactionäre sind bemüht, den Einfluss der Stellung der Vicekönige im Yangtsethale zu untergraben. Die chinesische Regierung ersucht Japan, ihr einen General und fünfzig Officiere zur Ausbildung der chinesischen Truppen zu überlassen; ausserdem soll China japanische Sachverständige zur Reform des chinesischen Finanzwesens und des Polizeidepartements von Japan erbeten haben. Die chinesischen Zollbehörden weigern

sich in Hongkong und in Canton, den von der Kaufmannschaft in Shanghai als Provisorium bis zur Annahme der im Friedensprotokolle vorgesehenen specifischen Zölle vorgeschlagenen Specialtarif anzunehmen. Die chinesische Regierung zahlt für den Wiederaufbau der während der Unruhen des vorigen Jahres zerstörten russischen Gesandtschaftskirche und des Missionsgebäudes in Peking 500.000 Rubel und erklärt sich ausserdem damit einverstanden, dass in Peking ein grosses orthodoxes Missionskloster gebaut werde. China anerkennt die von dem deutschen Consul in Swatau unterstützte Entschädigungsforderung der Baseler Missionsgesellschaft, die aus den Unruhen in Hsingning herrührt; der Taotai wird der Baseler Gesellschaft 20.000 $ in drei Raten zahlen. Im Kwangtung- und im Schantung-Gebiet ist der Kriegszustand aufgehoben. In der Nähe von Peking überraschen chinesische Soldaten eine Bande von 150 Räubern, tödten 12 und nehmen 16 Räuber gefangen, die nach Peking zur Hinrichtung geschafft werden; im Gefechte fallen drei Soldaten. In der Mandschurei ergeben sich sieben Tschuntschusenführer mit 3000 Mann, von denen 1300 in die chinesische Polizei eingereiht werden, während die anderen entlassen werden. In der Nordmandschurei kehrt überall Ruhe ein, so dass etwa noch eintretende Kämpfe gegen die Tschuntschusen der chinesischen Polizeiwache überlassen werden können und nur, wenn diese nicht genügt und die chinesischen Behörden es verlangen sollten, russische Truppen in Anspruch genommen zu werden brauchen. Der Sühnegesandte Prinz Tschun trifft auf seiner Rückreise in Schanghai ein.

Korea. Die Gesellschaft der Söul-Fusan-Bahn hat sich mit einer belgischen Gesellschaft verbunden. Nach den Bestimmungen der Concession der neuen Bahngesellschaft soll nicht nur, wie bisher, allein Japanern und Koreanern, sondern allen Ausländern der Ankauf von Actien und Obligationen gestattet sein; auch sollen nicht, wie bisher, nur Koreaner und Japaner, sondern alle Ausländer, die Actionäre oder Besitzer der Obligationen der Bahn sind, das Recht haben, sich längs der Bahnlinie anzusiedeln. — Zwölf japanische Schaluppen mit Dschömsengwurzeln, die in Sondo gestohlen wurden, werden bei Söul von koreanischen Soldaten angehalten, und diese erschiessen den japanischen Polizeiofficier, der die Schaluppen begleitet. Eine Untersuchung ist eingeleitet. — Korea überlässt an Japan bei Tschapokpo in der Nähe von Masampo ein Gebiet von 650 Acres zu einer besonderen von den Japanern zu verwaltenden Niederlassung. — Das von Korea ausgesprochene Verbot der Getreidezufuhr wird mit Rücksicht auf die Vorstellungen Japans zurückgezogen. — Der koreanische Zolldirector Brown stellt drei Japaner im Zolldienst an.

Sumatra. Eine Colonne des Majors van Daleu, der den Sultanatsprätendenten von Atjeh in das Gebiet der Gaju verfolgte, kommt unverrichteter Sache wieder in Melabu an der Westküste an. Bereits vor drei Monaten hatte sich der Prätendent in dieses Gebiet vor den ihm nachrückenden holländischen Truppen geflüchtet, um von dem Radscha Bukit Hilfe zu erhalten. Der Prätendent hatte achtzig mit Gewehren bewaffnete Atjeher bei sich, ferner etwa sechzig Frauen und Kinder, darunter die Frau von Panglima Polim, des ältesten und unversöhnlichsten Feindes der Holländer. Während seiner Flucht hatte sich dem Prätendenten auch die Witwe Tuku Umars, die in grossem Ansehen steht, mit ihrem Sohne Radscha Batta und dreissig Bewaffneten angeschlossen; auch ihrer Person suchte van Dalen sich zu bemächtigen, sie ist aber entkommen. Die Atjeher verloren in dem Gefechte mit Dalen's Colonne 45 Todte. Das Gerücht, dass der Prätendent im Gajulande gestorben sei, scheint sich nicht zu bestätigen.

Philippinen. Die amerikanische Civilcommission hat ein Gesetz ausgearbeitet, wonach Personen, die sich des Verrathes schuldig gemacht haben oder den Aufständischen Beistand leisten, mit dem Tode bestraft werden. Personen, welche aufrührerische Reden halten oder den Treueid brachen, sollen mit einer Geldstrafe von 2000 $ und Gefängniss bestraft werden. Die Bestimmungen dieses Gesetzes gelten für Ausländer, Amerikaner und Eingeborne. Auf der Insel Cebu ergeben sich 60 Officiere und 470 Philippiner den Amerikanern. Oberst Waller greift die Aufständischen, die in Sojoton eine feste Stellung haben, an und nimmt den Platz nach zweitägiger Beschiessung ein. Zwei amerikanische Seesoldaten und 26 Aufständische fallen; Waller zerstört 70 Häuser. In Moncada, Provinz Tarlak, wird eine weitverzweigte Verschwörung entdeckt, in die mehrere Mitglieder der Ortsverwaltung verwickelt sind. Die Verschwörer beabsichtigten ein Haus anzuzünden, welches neben den amerikanischen Militärbaracken steht; während der Löscharbeiten der amerikanischen Soldaten sollten 150 Verschwörer sich auf die Wache der Amerikaner stürzen, sich ihrer Waffen bemächtigen und mit der Niedermetzelung der Soldaten beginnen. Eine Anzahl Personen wird verhaftet.

Afrika.

Algier. Die algerische Finanzdelegation hat die vom Generalgouverneur vorgeschlagene Anleihe von 100 Millionen Francs genehmigt; 50 Millionen sollen sofort ausgegeben werden.

Marokko. Der Sultan begibt sich von Marrakesch nach Rabat. Hier sammeln sich auch allmälig die Sultanstruppen an, die an dem Strafzug gegen die räuberischen Bergstämme theilnehmen sollen. Die Beni-Sorra-Kabyle, die dem Sultan zeigen wollte, dass sie zum Kampfe geneigt sei, stieg in die Ebene hinab und griff die Kabyle von Masmuda an. Nach einem mörderischen Kampfe raubte sie 18 Mädchen und viel Vieh und steckte die Getreidefelder in Brand. Die Erhebung verschiedener Stämme des Bezirkes von Uesan, darunter auch desjenigen, der die spanischen Kinder geraubt hat, bestätigt sich. Zwei Stunden Weges von Casablanca erschiessen 20 berittene Mauren den Israeliten Aaron Azagury, einen portugiesischen Unterthanen. In Tanger herrscht über die fortdauernden Ausschreitungen der Mauren grosse Entrüstung, und man erwartet, dass Portugal mit Hilfe Englands sehr kräftig vorgehen werde. Der Sultan theilt dem Gouverneur und Vicegouverneur nach einer Truppenschau persönlich mit, dass er Reformen in der Steuererhebung und anderen Verwaltungszweigen einzuführen beabsichtige Jeder Gouverneur oder sonstige Beamte, der Geschenke gebe oder nehme, werde strenge bestraft werden. Die Erklärung des Sultans hat unter den Gouverneuren grosse Bestürzung hervorgerufen.

Abessynien. Der Negus Menelik hat den englischen Generalconsul in Abessynien, Harrington, beauftragt, öffentlich bekannt zu geben, dass dem Grafen Leontjew niemals die Berechtigung ertheilt worden sei, Bergwerksconcessionen an Fremde zu vergeben. Oberstlieutenant Harrington hat auch aus Addis-Abeba eine auf Befehl des Kaisers Menelik geschriebene Mittheilung erhalten, worin erklärt wird, dass der Kaiser weder die Absicht habe, die vom Grafen Leontjew an englische Gesellschaften verkauften, noch irgend welche anderen Concessionen zu bestätigen, bevor er einige Ergebnisse aus den von ihm bereits bewilligten Concessionen gesehen habe.

Aegyptischer Sudan. Der bedeutende Häuptling Fatarella, der kürzlich um die Schutzherrschaft Englands nachgesucht hat, soll getödtet worden sein.

Italienisch-Nordostafrika. Auf Befehl der italienischen Behörden in Assab soll den Danakil ein Theil ihres Viehes geraubt worden sein. Raheita sei verlassen; der Sultan habe sich auf französisches Gebiet geflüchtet und weigere sich, nach Raheita zurückzukehren, trotzdem das Vieh zurückerstattet worden sei. In der Verhandlung der italienischen und englischen Vertreter zur Festsetzung der Grenzen zwischen Erythrea und dem Sudan

wird eine vollkommene Einigung erzielt; auch in den Zoll-, Post- und Telegraphenfragen hat man sich geeinigt.

Süd-Nigeria. Der Erfolg, der unweit der Küste gegen die unbotmässigen Oron, die einen reisenden Commissär des Schutzgebietes überfallen hatten, im September unternommenen militärischen Operationen war nicht vollständig, weil die Oron an den in der Gegend des Crossflusses ansässigen menschenfressenden und sclavenjagenden Aro einen Rückhalt hatten Nun haben die Aro den Ort Obagu, etwa 15 *km* von Alwete, das selbst etwa 70 *km* von der Küste entfernt ist, angegriffen und sollen dort 80 friedliche Eingeborene getödtet haben. Gegen die Aro ist längst ein Feldzug geplant, der auch das deutsche Kameruner Schutzgebiet interessirt, da sich in der Nähe der Grenze und des Crossflusses zwei deutsche Stationen befinden. Die Aro rühmen sich, dass noch kein Europäer ihr Gebiet durchzogen hat.

Französisch-Congo. Die Gerüchte von Unruhen in der Colonie werden für unbegründet erklärt.

Congostaat. Die Regierung des unabhängigen Congostaates stellt jetzt die von verschiedenen Blättern gebrachte Nachricht über angebliche Grausamkeiten, welche Beamte der Kautschukgesellschaft Abir in Mongalla gegen Eingeborene begangen haben sollen, in Abrede. Nach dem jüngsten Berichte des Majors Dubreucq werden die Neger von den Beamten der genannten Gesellschaft fürsorglich und menschlich behandelt, wie sogar die Missionäre zugäben. Die umlaufenden Gerüchte sollen auf einen schon seit länger als Jahresfrist zurückgekehrten Beamten zurückzuführen sein. Dagegen ist bekannt, dass in Folge der Abhängigkeit der Officiere und Soldaten des Staates von den afrikanischen Gesellschaften die Handhabung der Rechtspflege im Congostaate sehr unvollkommen ist, und dass die Niederlassungen der Abirgesellschaft mehrfach der Schauplatz unerhörter Grausamkeiten gewesen sind. Ob die neuerdings gebrachten Nachrichten sich auf ältere Vorgänge oder auf Vorkommnisse neuerer Zeit beziehen, ist vorderhand nicht festzustellen. Der Ankläger Moray erklärt, dass er seine Vorgesetzten von den Grausamkeiten verständigt habe, doch dass diese keine Untersuchung eingeleitet haben, wonach er sich entschlossen habe, die Sache vor die Oeffentlichkeit zu bringen. Die neue Congo-Eisenbahngesellschaft erhielt von der Regierung vorläufig eine 40.000 km^2 umfassende werthvolle Landconcession am Aruwimi, die später im Verhältniss der Capitalserhöhungen vergrössert werden soll. Das von der Gesellschaft im Ganzen benöthigte Capital wird auf 150 Millionen Francs geschätzt; die Gesellschaft wird mit einem Capitale von 25 Millionen Francs gegründet. Die Ausdehnung der in Aussicht genommenen Bauten beträgt 1500 *km*; die Ausführungszeit ist auf 8—10 Jahre berechnet. Die Ausarbeitung des Projects und die Ueberwachung der Ausführung ist dem Brüsseler Bankier Empain übertragen. Die Arbeiten des Unterbaues und die Schienenlegung werden in eigener Verwaltung von Soldaten des Congostaates ausgeführt werden.

Südafrikanische Republik. Den englischen Behörden soll es gelungen sein, eine Verschwörung im Keime zu ersticken, welche in Johannesburg angezettelt worden war; es wurden etwa zwanzig Verhaftungen vorgenommen. Die Capcolonie befindet sich im Zustande einer regelrecht organisirten Empörung; sieben Achtel der Bevölkerung der Colonie sollen sich im vollen Aufstande befinden. Das Standrecht regiert und die Aufregung ist auf das Höchste gestiegen. Durch Bewaffnung der Eingeborenen fühlen sich die Schwarzen als Vertheidiger des Landes gegen ihre früheren weissen Herren und bereiten bezüglich der Disciplin und Ordnung die grössten Schwierigkeiten. Ganze Regimenter farbiger Soldaten sind formirt und werden von weissen Officieren commandirt. Die Buren zeigen sich in grösster Nähe von Capstadt. Präsident Krüger hat die Eröffnung von Friedensunterhandlungen in ernstliche Erwägung gezogen, wenn ihm diese direct von einem Vertreter Englands angeboten und auf folgenden Bedingungen beruhen würde: Amnestie für die Aufständischen, sofortiger Rücktransport der Gefangenen und der übrigen in den Lagern und an anderen Orten festgehaltenen Personen, Zurückziehung aller britischen Truppen aus dem Gebiete der Republiken, Wiederaufbau der zerstörten Farmen oder Zahlung einer Entschädigung für alle materiellen Verluste, schliesslich Abschluss eines von Frankreich und Russland garantirten Vertrages, welcher den Buren unmittelbare Autonomie und alle Rechte der Selbstverwaltung unter der Flagge der Afrikander gewährt, wogegen die Buren Witwaters Rand und die Goldfelder an England abtreten, was als die von den Buren zu zahlende Kriegsentschädigung angesehen werden soll. Gefechte und Kämpfe finden statt bei Rustenberg, bei Bethel mit einer sehr schweren Niederlage der Engländer, bei Barkenlaagte, bei Wolvekop, unfern von Constable, in der Nähe des Tomoflusses unfern von Worcester, bei Rietspruit, bei Tigerskloof (bei Harrismith), im Bezirke von Millowmore, bei Bowendam (zwischen Lambertsbey und Clanwilliam), bei Doornhock, im Bezirke von Waterberg, westlich von Schönspruit, bei Brackspruit mit schweren Verlusten englischerseits, zwischen Magalapye und Warmbath, bei Roodepaart, nahe bei Villiersdorp, bei Bastardsdrift am Caledonflusse, am Nquidehill, im Pongolabusch, bei Pieterstief und im Macleartertitorium in Griqualand East, wo sich die Eingeborenen zur Selbstvertheidigung bewaffnet hatten und sich nun mit den Engländern verbanden und ihnen bei Vertreibung der Buren wesentliche Hilfe leisteten. Auch bei Barkly-East und bei Dordrecht werden die Buren zurückgeschlagen.

Deutsch-Südwestafrika. Die neue Eisenbahnstation Kaponoussen, 289 *km* von Swakopmund, wird für den Personenverkehr eröffnet; es bleiben noch 96 *km* auszubauen.

Madagaskar. Eine gegen das bisher noch nicht unterworfene Gebiet der Insel westlich des Mandrarefluss ausgesandte Expedition treibt die Aufständischen bis zur Meeresküste zurück. Der Hauptanführer unterwirft sich. Ein französischer Hauptmann und Lieutenant gerathen in einen Hinterhalt und werden getödtet; der die Expedition leitende Major wird verwundet.

Australien.

Fidschi und Neuseeland. Die Regierung von Fidschi deportirt zwei Eingeborene von Fidschi, weil sie unter ihren Stammesgenossen Geld zur Bestreitung der Auslagen für die Sendung einer Deputation nach England sammeln, die die Föderation mit Neuseeland betreiben soll.

MISCELLEN.

Das japanische Kamphergeschäft. Der deutsche Consul in Kobe berichtet: Obwohl der Bestand an Kampherbäumen in Alt-Japan so erschöpft ist, dass die Kamphergewinnung fast ein Ende erreicht hat, war die Ausfuhr im Jahre 1900 nach Werth und Menge grösser als im vorangegangenen. Der Grund für diese plötzliche Steigerung liegt darin, dass grössere Mengen von Kampheröl aus Formosa eingeführt und hier zu Kampher destillirt worden sind. Da in Folge des in Formosa bestehenden Kamphermonopols die Preise stark in die Höhe gegangen sind (im Jahre 1899 kostete 1 Picul 63 bis 64 Yen, im Jahre 1900 schon über 90 Yen), ist die Zunahme des Werthes der Ausfuhr im Verhältniss weit bedeutender als die der Menge. Es wurden aus Kobe ausgeführt im Jahre 1900 31.968 Picul im Werthe von 2·9 Millionen Yen, im Jahre 1899 27.431 Picul im Werthe von 1·7 Millionen Yen. Durch folgende Maassnahmen beabsichtigt die Regierung von Formosa

das Monopol in gewisser Beziehung auf Alt-Japan auszudehnen. Sie steht mit zwei in Kobe ansässigen japanischen Firmen, die den Kampherhandel Japans bisher so gut wie monopolisirten, wegen eines Abkommens in Unterhandlung, wonach die Destillation des in Formasa gewonnenen Oeles ausschliesslich durch letztere erfolgen solle, unter der Bedingung jedoch, dass sie den so gewonnenen Kampher zu einem im Voraus bestimmten Preise an das kürzlich in Kobe errichtete Zweigkampheramt Formosas ausliefern und im Uebrigen verpflichtet sind, keinerlei Kamphergeschäfte mehr in Japan zu machen. Auf diese Weise sucht die Regierung von Formosa das japanische Kamphergeschäft ganz in die Hände einer einzigen Firma, und zwar der Mitsui Bussan Kaisha, oder einer englischen Firma, die Verhandlungen hierüber sind noch nicht abgeschlossen, zu bringen, durch deren Londoner und New-Yorker Häuser der japanische Kampher und das aus dem Formosaer Oel gewonnene Erzeugniss gegen feste Commission und unter Controle des Formosaer Kampherbureaus in Europa und Amerika verkauft werden soll Wenn auf diese Weise das formosaische und japanische Kamphergeschäft in einer Hand vereinigt ist, wird man, so wie die Dinge liegen, wohl auch mit Erfolg, Anstrengungen machen, die Preise langsam noch höher zu schrauben.

Die Bevölkerung der Vereinigten Staaten. Das k. und k. Generalconsulat in Chicago berichtet: Die Bevölkerung der Vereinigten Staaten wird in dem vorliegenden endgiltigen Bericht des Census-Bureaus auf Grund der letztjährigen Erhebung einschliesslich Alaskas und Hawais mit 73,303.387 angegeben, wogegen im Jahre 1890 eine Bevölkerungsziffer von 63,069.756 ermittelt worden war. Daraus ergibt sich eine Zunahme von nahezu 20 Percent, gegen nicht ganz 25 Percent in der vorhergehenden Dekade und 26 in dem Jahrzehnt 1870 bis 1880. Der am dichtesten bevölkerte Staat der Union ist Rhode Island, indem dort 407 Einwohner per Quadratmeile gezählt werden. Nächst an Dichtigkeit der Bevölkerung kommen die Staaten: Massachusets mit 349, New-Jersey mit 250, Connecticut mit 187, New-York mit 152, Pennsylvanien mit 141, Maryland mit 120 und Ohio mit 102 Einwohnern per Quadratmeile. Das Durchschnittsverhältniss für Alaska beträgt nur $^1/_{10}$ und für Nevada $^4/_{10}$ Person per Quadratmeile. Auch in Wyoming findet sich noch nicht eine Person per Quadratmeile, und in Arizona, New-Mexico, Montana und Idaho sind es noch nicht zwei Personen. Der Dichtigkeit der Bevölkerung nach rangirt Hawai mit nicht ganz 24, zwischen Maine mit 23·2 und Arkansas mit 24·7 Personen per Quadratmeile. Die stärkste Zunahme seit 1890 weist von allen Staaten und Territorien Oklahoma auf, indem sich die dortige Bevölkerung in dem Jahrzehnt um nicht weniger als 407 6 Percent vermehrt hat. Die nächstgrösste Zunahme entfällt auf das Indianerterritorium mit 117·6 Percent. Die Bevölkerung Idahos hat sich von 1890 bis 1900 um 82·7 Percent, die von Montana um 70·3 Percent, die von Nord-Dakota um 67·1 Percent, und die von Washington um 45 Percent vermehrt. Der einzige Staat, der an seiner Bevölkerungsziffer eine Einbusse erlitten hat, ist Nevada, während Nebraska nur um $^1/_2$ Percent, Kansas um 3 Percent, Vermont um 3·4 Percent und Maine um 5 Percent an Bevölkerung gewachsen sind.

Die koreanische Bahn von Söul nach Fusan. Die Eisenbahn von Söul nach Fusan wird eine Strecke von fast 300 englischen Meilen durchlaufen. Wenn diese Bahn mit der transsibirischen über Söul und die Mandschurei verbunden ist, kann Fusan ein bedeutender Handelsplatz werden. Fusan ist zu einem Endpunkt der grossen Continentalbahn sehr geeignet; es liegt ungefähr in der Mitte zwischen den Grosshandelsplätzen Shanghai und Kobe und hat einen der besten Häfen im Osten, zumal er nicht wie die Westküste von Korea unter den Springfluthen leidet. Für Korea selbst kann die Eisenbahn von bedeutendem Werthe sein. Sie wird japanische Ansiedlungen herbeiziehen; die werthvollen Gebiete für die Landwirthschaft und den Bergbau, welche die Eisenbahn zugänglich macht, dürften bald erschlossen werden. Die Bahn geht von der Station ausserhalb des Südthores von Söul ab und fährt über Nodol, Suwön nach Pjöntak, einer Stadt, die nahe an der Küste liegt. Dann nimmt sie ihren Weg nach der Stadt Kongtschu, nachdem sie vorher den Keumfluss überschritten hat. Von Kongtschu geht die Bahn weiter nach Söngtschu, von wo aus eine Zweigbahn nach Südwesten gebaut werden soll. Die Bahn überschreitet dann den Tschu-pung-Pass (oder Herbstwind-Pass), durchfährt die Provinz Kjöng-sang und erreicht die Stadt Keum-san. Sie wendet sich dann nach den Ufern des Nag-tong-Flusses, überschreitet diesen und kommt nach Taiku. Von hier aus wendet sich die Bahn in südöstlicher Richtung nach dem Hafen von Fusan. Die Linie erhält 40 Stationen. Die Fahrt von Söul nach Fusan soll nicht länger als 12 Stunden dauern. Man hofft, in sechs Jahren ungefähr mit dem Bau der ganzen Eisenbahn fertig zu sein; einzelne Theile werden bereits vorher eröffnet. Der Bau der Bahn wurde bei Söul am 20. August, bei Fusan am 15. September v. J. in Angriff genommen.

Inv. Cs 8054

LITERATUR.

Geschichte der persischen Literatur von Dr. *Paul Horn* (Strassburg) und **Geschichte der arabischen Literatur** von Doctor *C. Brockelmann* (Breslau). *C. F. Amelang's Verlag in Leipzig* hat sich entschlossen, im Laufe der nächsten 4—5 Jahre unter dem Gesammttitel: „Die Literaturen des Ostens in Einzeldarstellungen" in 10 Bänden die Literaturgeschichten (ost)-europäischer und asiatischer Länder erscheinen zu lassen, welche das Wissenswerthe und Wesentliche erschöpfen sollen und für die Gebildeten berechnet sind. Der VI. Band dieser Collection behandelt die Literatur der Perser und Araber. Die Darstellung einer orientalischen Literaturgeschichte hat ihre ganz besonderen Schwierigkeiteu, da es sich hierbei darum handelt, dem Leser, der keine orientalischen Vorstudien besitzt, das Verständniss einer fremden Ideenwelt zu vermitteln, die nicht selten einen diametralen Gegensatz zu unseren abendländischen Vorstellungen bildet. Der Verfasser der persischen Literaturgeschichte, ein bekannter Specialforscher auf persischem Sprachgebiet, hat seine Aufgabe glücklich gelöst. Er behandelt im ersten Buche die alt- und mittelpersische und im zweiten Buche die neupersische Literatur. Neben den theoretischen und ästhetischen Erörterungen beanspruchen zahlreiche eingestreute vorzügliche Uebersetzungsproben erhöhtes Interesse, wenngleich bemerkt werden muss, dass auch die vollendetste Uebersetzung das Original nicht erreicht, da diesem eben etwas ganz Eigenartiges anhaftet, das sich der Wiedergabe entzieht. Wer einen interessanten Ueberblick über die persische Literatur zu gewinnen wünscht, eine Literatur, die nicht bloss nationalen Werth besitzt, sondern auch für die Weltliteratur von Bedeutung ist, dem sei diese Darstellung bestens empfohlen.

Bei der Behandlung der arabischen Literatur war der Autor — der durch sein grösseres, ausgezeichnet orientirendes Werk über den vorliegenden Gegenstand vortheilhaft bekannt ist — gezwungen, gemäss der weltgeschichtlichen Stellung der arabischen Literatur ihre Geschichte über den engeren Kreis des arabischen Volkes hinaus in ihrer Entfaltung zum islamischen Schriftthum zu verfolgen, da verhältnissmässig nur wenige unter den zahllosen arabischen Dichtern und Dichterinnen Theilnahme seitens der Nichtfachleute finden dürften, und andererseits der Einfluss des arabischen Schriftthums auf Europa in erster Linie auf dem Gebiete der Wissenschaft zu Tage getreten ist. Von diesem Gesichtspunkte aus verbietet sich bei der Darstellung der arabischen Literaturgeschichte die Beschränkung auf das rein poetische Element von selbst, und muss demgemäss neben diesem auch die Geschichtsschreibung, Geographie, Philologie etc. zur Besprechung gelangen, und zwar unter Berücksichtigung der verschiedenen muslimischen Gebiete Auf diese Weise bietet sich uns Gelegenheit, die verschiedenen Phasen der Entwicklung des arabischen Schriftthums kennen zu lernen, während wir gleichzeitig einen Maassstab zur richtigen Beurtheilung des Werthes unserer eigenen Cultur in der Gegenwart gewinnen. *B.*

VERANTWORTLICHER REDACTEUR: R. v. ROESSLER.

DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE
K. U. K. HOFBUCHDR. REISSER & M. WERTHNER.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Giltig ab 1. October 1901. **FAHRPLAN.** Giltig ab 1. October 1901.

S. Z. 4/a I. II. III.	S. Z. 4 I. II. III.	P. Z. 14 I. II. III.	S. Z. 4/c Schl. I.	P. Z. 8 I. II. III.	P. Z. 12 I. II. III.	S. Z. 2/b I. II.	S. Z. 2 I. II. III.	P. Z. 10 I. II. III.	S. Z. 6 I. II. III.			S. Z. 3/c I.	P. Z. 13 I. II. III.	S. Z. 3 I. II. III.	S. Z. 3/a I. II. III.	P. Z. 7 I. II. III.	P. Z. 9 I. II. III.	S. Z. 5 I. II. III.	S. Z. 1/b I. II.	S. Z. 1 I. II. III.	P. Z. 11 I. II. III.
740	815	910	1125	110	430	700	825	840	945	ab	**Wien** (Südbahnhof)	an	600	758	850	945	635	405	830	645	915	105
e810	.	948	.	e144	508	.	e856	936	.	an	**Baden**		.	714	.	911	559	330	.	.	a846	1227
834	902	1032	1217	211	537	751	924	1021	1036		**Wiener-Neustadt**		507	629	758	852	522	259	721	556	824	1132
1012	1038	1253	151	422	752	930	1109	1208	1210		**Semmering**		355	429	646	731	319	101	616	441	708	1002
1035	1059	123	212	454	821	951	1130	129	1231		**Mürzzuschlag**		327	352	620	700	231	1218	550	412	637	925
1107	1231	.	.	606	.	.	.	.	.		**Neuberg**		.	236	256	616	.	1119	.	.	530	.
1119	.	236	.	609	931	.	.	259	.		**Kapfenberg**		.	222	.	557	1217	1021	.	.	.	816
143	.	.	.	836	.	.	.	.	.		**Au-Seewiesen**		.	1150	.	405	.	.	.	.	.	515
1126	1143	243	259	620	938	1039	1218	308	115		**Bruck a. d. M.**		237	215	523	550	1215	1007	451	314	534	809
1145	.	343	320	819	1051	1218	.	415	.		**Leoben**		210	140	.	520	1119	911	.	.	455	619
235	.	806	.	.	.	.	.	950	.		**Eisenerz**		1022	1022	.	1022	525	518	.	.	.	.
216	.	†556	.	.	141	214	.	703	.		**Selzthal**		†1000	†1030	.	231	835	.	.	.	235	235
.	.	352	.	.	812	812	.	535	.		**Wörgl**		1201	1201	.	.	1050	.	.	.	748	748
.	.	525	.	.	920	1016	.	735	.		**Innsbruck**		1025	1025	.	.	900	.	.	.	635	635
427	.	1027	726	.	637	718	.	1120	.		**Villach**		958	552	.	1220	451	.	.	.	928	.
1100	.	.	120	.	.	215	.	1027	.		**Venedig**			.	.	445	512	.	.	.	210	.
	1215	430		818	1100	1139	120	504	213		**Graz**			1235	420		1003	805	349	207	431	648
	150	633		1028		.	.	658	.		**Spielfeld**			1018	320		816	601	.	.	.	
	432	756		.		.	.	813	.		**Purkla** (Gleichenb.)			.	1031		517	418	.	.	.	
	630	.		.		.	.	1017	.		**Luttenberg**			.	840		310	.	.	.	.	
	214	715		1112		1253	236	741	323		**Marburg** (Hptbhf.)			940	256		740	527	230	1250	310	
	645	1151		.		.	617	108	617		**Klagenfurt**			545	1009		215	1148	1148	735	1148	
	815	101		.		.	712	237	712		**Villach**			.	835		1245	1056	1056	545	1056	
	103	738		.		.	1046	721	1046		**Tobiach**			.	.		714	707	747	101	747	
	600	1203		.		.	145	1116	145		**Bozen-Gries**			.	.		1245	419	419	840	419	
	745	155		.		.	300	.	300		**Meran**			.	.		.	301	301	640	301	
	744	130		.		.	313	.	313		**Trient**			.	.		1058	248	248	721	248	
	829	212		.		.	357	.	357		**Mori**			.	.		937	213	213	641	213	
	950	329		.		.	509	.	509		**Arco**			.	.		813	1251	1254	.	1254	
	1008	346		.		.	526	.	526		**Riva**			.	.		756	1217	1237	.	1237	
	1026	420		.		.	605	.	605		**Verona**			.	.		625	1155	1155	455	1155	
	239	751		1209		.	305	828			**Pragerhof**			851	229		658	432		.	238	
	313	853		349		.	349	939			**Pettau**			722	145		529	146		.	156	
	344	944		140		209	413	1003			**Cilli**			728	129		521	230		1131	131	
	416	1019		224		239	442	1042			**Steinbrück**			653	1257		410	205		1101	100	
	748	.		.		.	724	420			**Agram**			.	710		1234	910		.	910	
	533	1157		431		350	553	1243			**Laibach**			520	1139		251	1215		952	1151	
	726	321		723		541	743	328			**St. Peter in Krain**			243	952		1240	914		818	1013	
	937	.		917		917	917	.			**Abbazia-Matt.**			.	808		.	531		531	823	
	958	.		938		938	958	.			**Fiume**			.	742		.	500		500	752	
1110	.			100		.	100	915			**Pola**			.	520		.	200		200	615	
834	520			912		642	900	451			**Nabresina**			1237	832		1051	715		706	850	
.	1047			630		*1047	.	930			**Venedig** via Cerrignano			.	.		525	1020		1020	.	
1000	846			1118		846	1008	634			**Görz**			.	705		925	524		524	637	
1152	.			616		.	210	1105			**Venedig** via Cormons			.	1135		445	1035		1035	210	
559	.			205		.	559	205			**Bologna**			.	630		205	450		450	1035	
1045	.			634		.	1045	634			**Florenz**			.	300		910	1050		1050	610	
610	.			110		.	610	110			**Rom**			.	930		230	910		910	1110	
136	.			635		.	136	635			**Neapel**			.	1105		853	1105		1105	255	
	1159	.	610	1125		.	735	615			**Mailand**		1050	.	610		1125	.		.	735	
	1150	.	915	1150		.	1155	1012			**Genua**		700	.	1115		645	.		.	305	
	519	.	212	.		.	1018	625			**Nizza**		1118	.	1215		1000	.		.	345	
	900	615		1025		710	940	535		an	**Triest**	ab		1130	800		955	620		635	815	
				650	1050	1130	215	530	740	ab	**Wien** (Südbahnhof)	an	855	952	140	507	535	935	1150		
				922	1252	300	511	805	1010	an	**Sopron**		601	723	1102	120	310	627	827		
				1055	207		715	916	1235		**Szombathely**		400	550	900		219	441	643		
				135	408		1022		349		**Nagy-Kanizsa**		1230		600		1220	200			
				845	845				919		**Zágráb**		733				707	.			
				410	648				711		**Barcs**		930				850	1110			
				1000					120	an	**Pakrácz**	ab	250					600			

Die **Nachtzeiten** von 600 Abds. bis 559 Früh sind durch **Unterstreichen** der Minutenziffern bezeichnet.

Expresszug Wien—Nizza via Leoben-Villach-Pontebba v. 15. Nov. bis 20. April täglich. Anschluss von St. Petersburg und Warschau in Wien jeden Dienstag.

Expresszug Nizza—Wien via Pontebba-Villach-Leoben vom 16. Nov. bis 30. Aug. täglich. Anschluss nach St. Petersburg—Warschau in Wien jeden Donnerstag.

Die links von den Stationsnamen stehenden Zeitangaben sind von oben nach unten, die rechts stehenden von unten nach oben zu lesen.

† Jeden Donnerstag, Sonn- und Feiertag. * Kürzeste Verbindung Wien-Venedig.

Speisewagen: Wien-Leoben-Nizza bei den Expresszügen Nr. 4/c und 3/c von Mitte November bis Ende April.

Schlafwagen (I. Classe): Calais-Ostende-Wien-Triest (Wien ab 700, Wien an 645), Wien-Abbazia-Fiume via St. Peter (Wien ab 825, Wien an 915), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala (Wien ab 915, Wien an 830).

Directe Wagen (I., II. Classe): Wien-Leoben-Venedig-Mailand, Wien-Leoben-Glandorf-Klagenfurt und Wien-Pontafel (auch III. Classe) (Wien ab 740, Wien an 915), Wien-Pontafel (Wien ab 840, an 635), Wien-Marburg-Franzensfeste-Ala, Wien-Marburg-Meran (Wien ab 945, Wien an 820), Wien-Abbazia, Fiume (Wien ab 815, 825, Wien an 830, 915), Wien-Görz-Cormons, Wien-Pola (Wien ab 815, Wien an 830), Wien-Cormons-Udine (Wien ab 825, Wien an 915), Wien-Sopron-Pécs (Wien ab 712, Wien an 853), Wien-Sopron-Zákány-Zagráb (M. Á. V.) und Wien-Sopron-Zákány-Barcs (auch III. Classe) (Wien ab 1050, Wien an 535), Wien-Sopron-Eszék (Wien ab 650, 935).

Fahrpläne sämmtlicher Linien im Taschenformat sind bei den Bahnhof-Cassen, jene für die Wiener Localstrecken auch in den Tabak-Trafiken käuflich zu haben.

Demnächst erscheint im Verlage des **k. k. österreichischen Handels-Museums:**

Zoll-Compass 1900/1901

III. Theil

bearbeitet im commerciellen Bureau des k. k. österreichischen Handels-Museums.

Dieser Band, der letzte, wird die Zolltarif-Gesetzgebung der wichtigsten aussereuropäischen Länder und Staaten enthalten.

Speciell werden behandelt:

Afrika: Algier, Tunis, Marokko, Egypten;

Asien: China, Japan, Britisch-Indien und Ceylon, Niederländisch-Indien, Persien, Korea;

Amerika: Vereinigte Staaten, Canada, Mexiko, Brasilien.

Hiemit werden **sämmtliche europäischen** und die wichtigsten **aussereuropäischen** Zolltarife nach dem neuesten Stande publicirt sein.

Das ganze Werk wird nur im Abonnement zum Preise von 18 Kronen abgegeben.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1901/1902. Kürzeste und bequemste **Schnellzugs-Verbindungen.** Winter 1901/1902.

Gültig vom 1. October 1901.

Wien S.-Bhn.-Italien (Abbazia-Mattuglie-Görz-Triest).

700	815	825	ab	**Wien S.-Bhn.**	an	915	850	645
917	937	917	an	**Abbazia-Matt.**	ab	823	808	581
938	958	938		**Fiume**		752	742	500
710	900	940		**Triest**		815	800	635
846	1000	1008		**Görz**		657	705	524
*1047	.	210		**Venedig**		210	1135	*1020
	.	735		**Mailand**		735	610	
	.	1015		**Florenz**		610	300	
* Via Cervignano	.	640		**Rom**		1110	938	
	.	136	an	**Neapel**	ab	255	1105	

Brenner-Route.

†1000	*1015	1025	1100	ab	**Berlin**	an	610	*815	846	†900
1216	1235	118	100		**Leipzig**		321	550	559	634
—	—	1125	103		**Dresden**		502	—	750	—
806	841	1111	1010		**München**		505	1003	640	1047
1057	1133	259	143	ab	**Innsbruck**	an	1215	659	233	741
248	310	714	600	an	**Bozen-Gries**	ab	840	306	944	358
—	450	852	745		**Meran**		610	142	805	—
357	419	838	744		**Trient**		721	153	758	246
—	—	909	821		**Roveredo**		651	—	723	—
549	605	1102	1026		**Verona**		455	1155	45	1240
—	855	615	225		**Mailand**		1125	925	105	—
7200	—	631	603		**Florenz**		910	—	610	657
537	—	110	1125		**Rom**		250	—	1110	110
†1030	—	635	700	an	**Neapel**	ab	853	—	600	†815

* Nord Süd-Expresszug. Zwischen Mailand und Cannes ab 1. December dreimal wöchentlich.

†) Berlin-Neapel-Expresszug verkehrt vom 16. Jänner an u. zw. Berlin-München täglich, München-Neapel jeden Montag u. Donnerstag, zurück jeden Mittwoch und Samstag.

Ostende-Wien-(Triest-) Expresszug.

täglich	1000	ab	**London**	an	450
	450		**Ostende**		950
	700		**Wien S.-Bhn.**		645
	917		**Abbazia-Matt.**		531
	933	an	**Fiume**	ab	500
	710	an	**Triest**	ab	635

täglich

Directer Schlafwagen-Verkehr nach und von Triest.

Wien-Südtirol (Meran-Arco-Riva).

945	ab	**Wien S.-Bhn.**	an	830
712	an	**Villach**	ab	1056
145		**Bozen-Gries**		419
300		**Meran**		301
313		**Trient**		249
348		**Roveredo**		222
357		**Mori**		214
509		**Arco**		1254
526		**Riva**		1237
414	an	**Ala**	ab	157

Ungarn-Tirol.

800	800	ab	**Budapest**	an	953	920
645	617	an	**Klagenfurt**	ab	1148	1008
815	712		**Villach**		1056	835
709	423		**Innsbruck**		239	.
110	950		**München**		1121	.
600	145		**Bozen-Gries**		419	.
745	300		**Meran**		301	.
744	313		**Trient**		249	.
821	348		**Roveredo**		222	.
829	357		**Mori**		214	.
950	509		**Arco**		1254	.
1008	526		**Riva**		1237	.
846	414	an	**Ala**	ab	157	.

St. Petersburg-Wien-Nizza-Expresszug

(Wien S.-Bhn.-Nizza-Cannes)

Verkehrt von Mitte November bis Ende April.

Sonntag	910	ab	**St. Petersburg**	an	1130	Samstag
Montag	636	ab	**Warschau**	an	203	Freitag
täglich	1125	ab	**Wien S.-Bhn.**	an	600	täglich
	320	an	**Leoben**	ab	210	
	120		**Venedig**		316	
	610		**Mailand**		1050	
	222		**Nizza**		1206	
	300	an	**Cannes**	ab	1118	

HF
13
04
Jg.27

Oesterreichische Monatsschrift
für den Orient

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY